

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

LE RACHAT

DU RÉSEAU DE L'OUEST

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

le Jeudi 28 Novembre 1907, à 3 heures

PAR

A. MORETTE



VALENCE

IMPRIMERIE DUCROS & LOMBARD

41, rue du Tunnel, 41

—
1907

LE RACHAT DE L'OUEST

UNIVERSITÉ DE LYON. — FACULTÉ DE DROIT

MM.

CAILLEMER (E.), C. ✱, C. ✱, I. ☼, Doyen, professeur de Droit civil, correspondant de l'Institut.

MABIRE, ✱, I. ☼, professeur honoraire.

GARRAUD, I. ☼, professeur de Droit criminel.

APPLETON (Charles), I. ☼, professeur de Droit romain.

FLURER, I. ☼, professeur de Droit civil, assesseur du Doyen.

THALLER, I. ☼, professeur honoraire.

AUDIBERT, I. ☼, professeur honoraire.

COHENDY, O. ✱, I. ☼, professeur de Droit commercial.

PIC, I. ☼, professeur de Droit international public.

APPLETON (Jean), A. ☼, professeur de Droit administratif.

LAMBERT, A. ☼, professeur d'Histoire générale du Droit français.

BOUVIER, A. ☼, professeur de Science financière et de Législation française des finances.

LAMEIRE, A. ☼, professeur d'Histoire du Droit public.

JOSSERAND, A. ☼, professeur de Droit civil.

BROUILHET, A. ☼, professeur d'Economie politique.

HUVELIN, A. ☼, professeur de Droit romain.

LÉVY, A. ☼, professeur de Droit privé et Droit criminel.

GONNARD, A. ☼, professeur de Doctrines économiques.

BECC (J.), I. ☼, secrétaire.

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. GONNARD, *professeur.*

Suffragants { MM. P. PIC, *professeur.*
APPLETON (Jean), *professeur.*

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

LE RACHAT

DU RÉSEAU DE L'OUEST

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

le Jeudi 28 Novembre 1907, à 3 heures

PAR

A. MORETTE



VALENCE

IMPRIMERIE DUCROS & LOMBARD

41, rue du Tunnel, 41

—
1907

INTRODUCTION

La question du rachat de l'*Ouest* est actuellement posée devant le Parlement et l'opinion publique.

Le Gouvernement de M. Clémenceau en a fait l'un des articles de son programme.

La Chambre des Députés a déjà pris position en adoptant le projet présenté par M. Barthou, ministre des Travaux Publics.

Le Sénat, dont la politique économique, faite de prudence selon les uns, de prévention injustifiée suivant les autres, est opposée au socialisme d'Etat, même sous la forme atténuée de l'interventionnisme, paraît hostile au rachat de la *Compagnie de l'Ouest*, si l'on en juge par les manifestations non équivoques qui se sont produites, lors de la nomination de la commission spéciale chargée d'étudier le projet gouvernemental, et, plus récemment encore, de celle de la commission du budget de 1908.

L'opinion publique et la presse périodique qui la dirige sont également divisées sur la question.

Le problème que nous essaierons de résoudre dans

cet ouvrage est donc de toute actualité. Son intérêt pratique est immédiat. Il intéresse au plus haut point les finances françaises, par conséquent l'avenir économique de notre pays.

Nous pouvons le poser en ces termes :

L'Etat a-t-il, actuellement, intérêt à faire jouer à son profit la clause de rachat insérée dans les actes des concessions passées entre lui et la Compagnie de l'Ouest, de façon à exploiter lui-même, à ses risques et périls, les lignes concédées à cette Compagnie ?

Ou, au contraire, n'est-il pas préférable de laisser les choses en état, de telle façon qu'à l'expiration des concessions, en vertu des conventions, il devienne propriétaire du réseau de l'Ouest ?

La difficulté de ce problème n'échappera pas à ceux qui ont étudié les questions relatives aux chemins de fer. Les éléments qui entrent en jeu sont en effet si multiples, les facteurs concourants si nombreux, qu'il est difficile de découvrir quelle en est la résultante exacte.

La politique en matière de chemins de fer est essentiellement relative. Il est impossible de poser des principes absolus.

Comme le remarque M. de Kaufmann, « il faut tenir compte du temps et des lieux, de l'histoire politique, de la situation géographique du pays, du développement de ses côtes, de son orographie, de ses communications fluviales ; de son climat, de la fertilité de son sol, de la richesse de ses mines. A ces facteurs essentiels, il faut ajouter ceux qui en découlent : la productibilité agri-

cole et industrielle, le caractère national, la législation et la constitution du pays, et enfin, toutes les institutions intéressant le commerce, le crédit et les finances » (1).

Ces éléments peuvent être répartis en deux groupes : les uns d'ordre purement économique, les autres, conséquences d'actes législatifs antérieurs qui tantôt modifient les premiers, tantôt, au contraire, s'harmonisent avec eux et les renforcent encore.

Les uns se ramènent, en définitive, à la question de savoir si, pour un pays déterminé, étant donné sa situation politique et économique, l'exploitation directe par l'Etat des industries monopolisées est ou non avantageuse ; grave débat qui pendant un siècle a mis aux prises les économistes !

Les autres, plus contingents encore, sont les conséquences financières d'une opération comme le rachat des chemins de fer, conséquences qui parfois paralysent l'effort et la tendance du législateur.

Nous concluons de ces prémisses que l'on ne doit pas, *a priori*, se prononcer pour ou contre l'exploitation directe des chemins de fer par l'Etat : c'est une question d'espèce qui doit être tranchée dans chaque cas en particulier.

Certains blâmeront cet opportunisme économique : ce seront peut-être les derniers défenseurs de l'Economie classique, ce ne seront pas assurément les protagonistes de l'Economie nationale.

(1) DE KAUFMANN. *Traduction française*, par FRANTZ HAMON : *Politique française en matière de Chemins de fer*, préface, p. vi.

Nous rechercherons surtout, dans le cas particulier qui nous occupe, quelles sont les conséquences financières du rachat immédiat du réseau de l'Ouest.

Il nous semble, en effet, que c'est là le facteur essentiel qui doit faire pencher la balance soit pour le maintien du *statu quo*, soit en faveur de la substitution à une compagnie privée de l'administration de l'Etat.

Cependant, pour être complet, nous résumerons également la question plus connue, souvent traitée par les économistes, des avantages et inconvénients que présenterait, en France, l'exploitation directe par l'Etat du réseau des chemins de fer.

Nous dirons, quitte à justifier dans la suite cette affirmation, qu'à notre avis, cette exploitation donnerait, en France, des résultats sinon supérieurs, au moins égaux à ceux obtenus par les compagnies.

Au cours de notre exposé, nous rechercherons tout d'abord comment s'est formé le réseau de l'Ouest ; nous montrerons ensuite la situation financière dans laquelle il se trouve, situation qui explique les diverses propositions de rachat présentées dans ces dernières années au Parlement ; nous établirons enfin quelles seraient les conséquences, notamment au point de vue économique et financier, d'une pareille opération.

PREMIÈRE PARTIE

LE RÉSEAU DE L'OUEST

Nous étudierons successivement :

1° L'histoire du réseau de l'Ouest depuis sa formation jusqu'en 1883;

2° Les conventions de 1883, et les modifications apportées jusqu'à ce jour;

3° La situation actuelle du réseau de l'Ouest, telle qu'elle résulte des documents et statistiques officiels.

CHAPITRE PREMIER

Histoire du Réseau de l'Ouest depuis sa formation jusqu'en 1883

Le réseau de l'Ouest, qui relie Paris à la Bretagne et à la Normandie, dessert les ports de Brest, Saint-Malo, Cherbourg, le Havre et Dieppe, a été constitué par le traité du 30 janvier 1855.

Son histoire se confond avec celle des chemins de fer français. Pour plus de clarté nous la subdiviserons en quatre périodes :

- 1° Période originaire, jusqu'en 1842 ;
- 2° Deuxième période de 1842 à 1859 ;
- 3° Troisième période de 1859 à 1883 ;
- 4° Quatrième période de 1883 à 1907.

Dans le présent chapitre nous n'étudierons que les trois premières.

SECTION I

Période originaire

Quels sont, pendant cette période, les caractères généraux que présente l'exploitation des chemins de fer ?

I. Période antérieure à 1833.

De 1823, date des premiers essais de traction sur rails, jusqu'en 1832, les concessions de chemins de fer présentent les caractères suivants : elles sont rendues à perpétuité, sur ordonnance royale, aux frais des concessionnaires, qui les exploitent sans être contrôlés par l'Etat, au moyen d'un capital comprenant uniquement des actions d'une valeur nominale très élevée.

Pendant cette première période, aucune des lignes qui, plus tard, devaient faire partie du réseau de l'Ouest n'est concédée, puisque la construction de la plus ancienne de ces lignes, celle de Paris à St-Germain, n'a été autorisée que par la loi du 9 juillet 1835.

II. Loi du 7 juillet 1833.

La grande loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique décide que « tous les grands travaux publics, routes, canaux, chemins de fer..., avec ou sans péage..., avec ou sans subsides,

avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi. »

A cette époque, on discute longuement au Parlement français et dans la presse, les moyens à employer pour permettre le développement du réseau français, à l'égal des réseaux étrangers, particulièrement de celui qui, en Angleterre avait une étendue de 3.000 kilomètres livrés à l'exploitation.

Le Gouvernement ne pouvant obtenir le vote d'un système d'ensemble pour la construction des lignes ferrées, accorde la concession à des compagnies privées de lignes à très petit parcours, concession dont les caractères ne diffèrent de ceux précédemment dégagés qu'en ce qui concerne la réforme de la loi de 1833, un certain contrôle de l'administration supérieure, (1) dans certains cas une limitation dans la durée de la concession, (2) et des avances d'argent faites par l'Etat (3).

De 1833 à 1842, trois lignes sont concédées dans la région de l'Ouest à trois compagnies différentes :

(1) *Loi du 9 juillet 1835, art. 5* : « Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire. » Cf. *Loi du 9 juillet 1836, art. 8*.

Loi du 9 juillet 1836, art. 9 : « Des réglemens d'administration publique préparés de concert avec la Compagnie; ou du moins après l'avoir entendue détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation des ouvrages qui en dépendent. »

Cf. *Loi du 15 juillet 1840, art. 7 et 10*.

(2) *Loi du 9 juillet 1836, art. 3* : « La durée de la concession n'excèdera pas 99 ans. »

(3) *Loi du 15 juillet 1840, art. 2* : « Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à consentir au nom de l'Etat à la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen*, un prêt de quatorze millions. »

1° La ligne de Paris à Saint-Germain, à la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain*, par la loi du 9 juillet 1835 ;

2° Deux lignes, de Paris à Versailles, aux *Compagnies de Paris à Versailles rive gauche*, autorisée par ordonnance du 25 août 1837, et de *Paris à Versailles rive droite*, autorisée par ordonnance du 21 novembre 1837, par la loi du 9 juillet 1836 ;

3° La ligne de Paris à Rouen, à la *Compagnie de chemin de fer de Paris à Rouen*, par la loi du 15 juillet 1840 (1).

SECTION II

Deuxième période (1842-1859)

Jusqu'en 1842, la politique française, en matière de chemins de fer, avait été une politique d'expédients.

Les lignes construites ou concédées l'avaient été au hasard des demandes de sociétés financières, à capital peu considérable, n'ayant en vue que la réalisation des bénéfices procurés par l'exploitation de lignes peu éten-

(1) Le Gouvernement avait déposé, le 26 mai 1838, un projet de loi portant concession à une Compagnie privée du chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe. Le 6 juillet la loi fut votée : la compagnie fut dissoute par les concessionnaires, les clauses étant trop rigoureuses et la concession fut résiliée par une loi du 1^{er} août 1839.

dues, réunissant entre eux quelques-uns des centres les plus commerçants d'une région industrielle.

Comme le remarque fort justement M. Berthélemy (1) « c'est en cette matière que s'accuse l'antagonisme entre l'intérêt commercial de l'entrepreneur et l'intérêt général que représente l'administration. Ce qui doit être pris avant tout en considération dans la fixation des lignes à construire, ce ne sont pas les profits du transporteur ; c'est l'utilité qu'en attend l'industrie, ce sont les commodités offertes aux voyageurs et aux expéditeurs de marchandises, ce sont les facilités procurées pour la défense nationale. Les chemins de fer doivent être construits pour l'avantage de tous, non pour l'enrichissement de quelques-uns ».

C'est en s'inspirant de ces idées que le législateur de 1842 a conçu le plan d'ensemble des chemins de fer français, qui est resté l'ossature du réseau actuel.

I. *Loi du 11 juin 1842.*

La loi du 11 juin 1842 esquisse le système complet de la politique française en matière de chemins de fer.

La construction de neuf grandes artères réunissant Paris aux villes les plus importantes, aux régions les plus éloignées, est ordonnée (*Loi du 11 juin 1842, art. 1*).

Cette loi stipule que l'exécution aura lieu avec le concours de l'Etat, des localités et de l'industrie privée : les acquisitions de terrains sont faites par l'Etat et les

(1) BERTHÉLEMY : *Traité de droit administratif*, pp. 633-634.

localités (1) ; l'Etat est chargé de l'infrastructure (terrassements, ouvrages d'art et stations (2) ; les dépenses de superstructure et les frais d'entretien incombent aux compagnies qui prennent à bail l'exploitation de ces voies.

Ainsi qu'on l'a remarqué, en réduisant considérablement le capital à rémunérer et à amortir pour les compagnies on supprimait, pour ainsi dire, tout élément d'insécurité pour elles.

A l'expiration du bail la valeur de la voie ferrée et du matériel sera remboursée, à dire d'experts, à la compagnie par celle qui lui succédera ou par l'Etat.

Dans l'émunération des grandes artères à construire, d'après l'article 1^{er} de la loi de 1842, il n'est question d'aucune ligne intéressant le futur réseau de l'Ouest ; il n'y a pas lieu de s'en étonner. La grande artère Paris-Rouen avait été concédée précédemment par la loi du 15 juillet 1840.

Cette constatation nous explique la raison pour laquelle une compagnie Laffite ayant demandé l'autorisation de prolonger la ligne Paris-Rouen jusqu'au Havre, conformément aux prévisions de l'art. 6 de la loi de 1840, la loi du 11 juin 1842 accordant cette autorisation, ne fait pas appel aux subventions financières des départements et communes, prévues par la loi promul-

(1) *Loi du 19 juillet 1845.* — En vertu de cette loi les départements et les communes sont dispensés de contribuer pour un tiers dans les acquisitions des terrains.

(2) En 1859 : Les stations seront comprises dans la superstructure, à la charge des compagnies ; les maisons de garde et les passages à niveau sont laissés dans l'infrastructure, à la charge de l'Etat.

guée le même jour sur la construction du réseau général des chemins de fer.

En effet, le seul concours financier accordé à la compagnie Laffite est celui de l'Etat, qui consent un prêt de dix millions de francs (1), destiné aux travaux du chemin de fer et à l'acquisition du matériel nécessaire à son exploitation et une subvention gratuite en argent de huit millions de francs, payable par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux.

II. *Des concessions de 1842 à 1855.*

De 1842 à 1855 l'Etat passe diverses conventions avec les compagnies suivantes :

1° Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain :

(a) Par ordonnance du 10 janvier 1846, il autorise l'établissement d'un chemin de fer d'Asnières à Argenteuil.

(b) Par décret du 18 août 1852, il déclare d'utilité publique l'exécution d'un chemin de fer formant prolongement du chemin de fer de ceinture et se dirigeant de la commune des Batignolles sur Passy et Auteuil.

2° Compagnie de Dieppe à Fécamp :

Par la loi du 19 juillet 1845, et l'ordonnance du 18 septembre 1845, l'Etat concède les chemins de fer

(1) L'intérêt du prêt était de 3 % à partir de 1850 ; le remboursement devait commencer en 1857.

d'embranchement de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre ;

3° *Compagnie de Paris à Cherbourg* :

Par la loi du 8 juillet 1852, il concède l'exploitation d'un chemin de fer allant de Paris à Cherbourg par Evreux et Caen avec deux embranchements dirigés, l'un de Mézidon sur le Mans, l'autre de Serquigny sur Rouen.

4° *Compagnie de l'Ouest* :

Par les lois du 26 juillet 1844, et du 21 juin 1846, il concède la ligne de Paris à Rennes, par Chartres et Laval, ainsi que les embranchements du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon.

La prospérité des compagnies de chemins de fer eut à subir le contrecoup des événements de 1848. Les actions de la *Compagnie de Paris à Saint-Germain*, qui en 1845 étaient cotées 1,217 francs ne furent plus cotées, le 2 janvier 1847, que 1,045 francs, le 31 décembre de la même année, 640 francs, et le 5 avril 1848, 340 francs. Même dépréciation pour les actions de la *Compagnie de Versailles rive droite* et de la *Compagnie de Versailles rive gauche*, actions qui du 2 janvier 1847 au 5 avril 1848 tombent les unes de 360 à 100 francs, les autres de 352 à 95 francs⁽¹⁾. Situation analogue pour les *Compagnies de Paris-Rouen, Rouen au Havre*, et

(1) RICHARD DE KAUFMANN : *La Politique française en matière de chemins de fer*, p. 47.

pour la *Compagnie de l'Ouest*. En ce qui concerne cette dernière qui se trouvait dans l'impossibilité d'exploiter elle-même la ligne Versailles-Chartres, la loi du 21 avril 1849 opère le retrait de la concession, et autorise l'exploitation par l'Etat de cette ligne.

Aussi, dès l'année 1851, se produisent certaines transformations dans les relations financières de l'Etat et des compagnies et se manifeste une tendance marquée, à la fusion des petites compagnies, à la constitution des grands réseaux.

En ce qui concerne le concours financier de l'Etat, se développe le système de la garantie d'intérêt qui, jusqu'alors n'avait été qu'exceptionnel. Nous citerons comme exemple la convention passée par l'Etat avec la *Compagnie de Paris à Cherbourg* : l'Etat garantit à cette compagnie, pendant cinquante ans, l'intérêt à 4 % et l'amortissement calculé également à 4 % pour la même durée, d'une somme de 14,400,000 francs, qu'elle est autorisée à emprunter pour l'exécution de la première section (art. 4 du cahier des charges); de plus l'Etat garantit à la compagnie pendant les cinquante premières années de la concession, un intérêt de 4 % sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux de la ligne de Paris à Cherbourg en sus de la subvention et de l'emprunt garantis par les art. 3 et 4 du cahier des charges, sans toutefois que ce capital puisse en aucun cas excéder la somme de 21,600,000 francs (art. 5 du cahier des charges).

Des dispositions analogues se rencontrent dans le cahier des charges annexé à la concession faite à cette même compagnie de la ligne de Mézidon au Mans (art.

3, 4, 5), et dans le cahier des charges annexé aux lois des 24 avril et des 3 et 13 mai 1851 concédant des lignes de chemin de fer à la *Compagnie de l'Ouest* (art. 50). Nous avons là des applications du système de la garantie d'intérêt qui se généralisera en 1859.

Nous assistons également à la fusion de quelques compagnies. En 1851, la ligne de Versailles à Chartres, exploitée par l'Etat depuis 1849 est rétrocédée à la nouvelle *Compagnie de Chemins de fer de l'Ouest*, ainsi que les travaux, terrassements et ouvrages d'art exécutés par l'ancienne *Compagnie de l'Ouest* sur la ligne de Chartres à Rennes. Les *Compagnies de Versailles rive gauche* et de *Versailles rive droite*, disparaissent; les lignes de chemin de fer leur appartenant sont exploitées par la *Compagnie de l'Ouest*, conformément aux traités du 21 novembre 1850 et du 10 juillet 1851, intervenus sous le contrôle de l'Etat, entre les compagnies cédantes, et la nouvelle compagnie concessionnaire.

Ainsi se prépare la fusion complète des compagnies de chemins de fer traversant les régions normandes et bretonnes.

Nous arrivons à la loi du 2 mai 1855 et aux décrets du 7 avril et du 16 juin de la même année, qui sont les chartes de formation de la *Compagnie de l'Ouest* actuelle (1).

(1) Nous citerons simplement pour mémoire la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, loi importante, qui est encore presque entièrement en vigueur actuellement, mais qui dépasse le cadre de notre étude; nous noterons aussi l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, relative à la police, à la sûreté et à l'exploitation des chemins de fer, règlement d'administration publique rendu en exécution de l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842. Nous mentionnerons également l'art. 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852, donnant à l'Empereur le droit d'ordonner ou d'autoriser par décrets tous travaux d'utilité publique et entreprises d'intérêt général, quelle que soit leur importance.

III. *Les Conventions de 1855.*

Au lendemain des événements de 1848, les compagnies de chemin de fer prirent un essor considérable. Les résultats obtenus par quelques-unes d'entre elles étaient tels, qu'ils rémunéraient le capital engagé dans l'entreprise, bien que les devis de construction aient été souvent majorés en fait de 25 et même de 50 % : par exemple, la construction de Versailles rive droite avait coûté 1,234,000 francs par kilomètre ; Saint-Germain 847,000 francs ; Rouen-Havre 529,316 francs ; Versailles rive gauche 500,000 francs ; Paris-Rouen 496,350 francs.

Pour servir au capital-action un intérêt de 5 %, il fallait, avec un capital de premier établissement aussi élevé, obtenir des recettes kilométriques variant entre 35,000 et 40,000 francs. Or, la recette kilométrique de la ligne Paris-Saint-Germain était de 96,000 francs, et celle de Paris-Rouen de 63,500 francs.

Malheureusement, à côté de ces affaires brillantes, la plupart des lignes secondaires appartenant aux mêmes compagnies, ou à des compagnies distinctes, végétaient.

On sentit les inconvénients de la multiplicité d'entreprises n'ayant souvent entre elles aucune relation.

Poussés par la nécessité, afin d'augmenter la sécurité des services se concentrant dans les mêmes gares, de réaliser des économies sur les frais généraux d'exploitation, de former une société à même, par son importance et son crédit, d'entreprendre les chemins de fer que le Gouvernement se proposait de concéder

en Bretagne et en Normandie, les représentants des cinq Compagnies de chemins de fer de *Paris à Saint-Germain*, de *Paris à Rouen*, de *Rouen au Havre*, de *Paris à Caen et à Cherbourg*, de l'*Ouest*, proposèrent au Gouvernement, les 2 février et 6 avril 1855, une convention du 30 janvier de la même année ayant pour objet la réunion en une seule concession, au profit de la *Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest*, des chemins de fer de Paris à Saint-Germain avec embranchements, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Dieppe et de Fécamp, de Paris à Caen et à Cherbourg, et de l'Ouest.

Ils demandèrent également que la durée de la concession unique de ces six chemins de fer fût fixée à 99 ans, à courir du 1^{er} janvier 1858.

La Compagnie ainsi constituée s'engageait à construire et à exploiter les embranchements de Serquigny à Rouen, de Lisieux à Honfleur, de la ligne de Paris à Caen, ou de la ligne de l'Ouest sur la ligne de Mézidon au Mans, d'Argentan à Granville, de Rennes à Brest, de Rennes à Redon, de Rennes à St-Malo, et la ligne de chemin de fer du Mans à Angers.

Les conventions financières proposées par la future *Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest*, répartissent entre les différentes sociétés fusionnées, le capital de la nouvelle société, et formulent certaines demandes de subvention à l'Etat.

Le capital de la *Compagnie de l'Ouest et du Nord-Ouest* est représenté par trois cent mille actions entièrement libérées et donnant droit chacune à un trois cent millième de l'actif et de l'ensemble des produits sociaux.

Ces 300,000 actions sont ainsi réparties :

1^o Pour 72,000 actions du chemin de fer de Paris à Rouen, 114,000 actions nouvelles ;

2^o Pour 54,000 actions du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, 27,000 actions nouvelles ;

3^o Pour 40,000 actions du chemin de fer de Rouen au Havre, 34,286 actions nouvelles ;

4^o Pour 70,000 actions du chemin de fer de l'Ouest, 70,000 actions nouvelles ;

5^o Pour 60,000 actions du chemin de fer de Paris à Caen, 51,428 actions nouvelles.

La Compagnie demande le concours financier de l'Etat pour une somme de 30 millions : à titre de complément de subvention, pour l'embranchement de Serquigny à Rouen, de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans, et du chemin de fer d'Argentan à Granville ; à titre de subvention, pour les prolongements de Rennes à Brest, de Rennes à Redon.

Cette somme de 30 millions devait être compensée jusqu'à concurrence des avances faites par l'Etat à la *Compagnie du Havre* (loi du 11 juin 1842), à la *Compagnie de Versailles, rive gauche* (lois du 1^{er} août 1839, des 24 avril, des 3 et 13 mai 1851).

De plus l'Etat a garanti à la Compagnie, pendant 50 ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, l'intérêt à 4 % :

1^o Sur une somme de 203,370,000 francs, montant des obligations créées, soit antérieurement à la réunion des Compagnies, soit en vertu du traité passé entre elles, sans que l'annuité de garantie puisse dans aucun cas excéder 8,134,800 francs ;

2° Sur le capital employé par la Compagnie pour l'exécution des nouvelles concessions jusqu'à concurrence de 156,000,000 de francs, sans que l'annuité de garantie puisse excéder 6,240,000 francs.

D'autre part, l'Etat devra garantir à la Compagnie pendant 50 ans, à dater de l'achèvement des travaux, l'intérêt à 3 1/2 % sur le capital de 150 millions, représenté par 300,000 actions créées en exécution du traité passé le 30 janvier 1855, sans que l'intérêt garanti par l'Etat puisse excéder 5,254,000 francs.

Pour toutes les sommes avancées ainsi par l'Etat à titre de garantie, l'article 8 de la convention déclare applicable l'article 5 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 : l'Etat devra être remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 4 % garantis avant tous prélèvements de dividendes au profit de la Compagnie ; si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à concurrence de la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel.

Le cahier des charges supplémentaire stipule dans son article 2, que les lignes nouvellement concédées devront être terminées et exploitées à l'expiration d'un délai de 5 ans pour la ligne de Lisieux à Honfleur, de 6 ans pour les lignes de Mézidon au Mans, de Rennes à Brest, de Serquigny sur Rouen, de 8 ans pour l'embranchement de Rennes à Saint-Malo, de 9 ans pour le surplus des lignes.

La garantie d'intérêt ne doit jouer qu'à l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, soit à partir de 1860, 1861, 1863 et 1864.

La faculté du rachat est prévue par l'article 13 de la convention du 2 février et du 6 avril 1855 ; elle ne pourra être exercée par le Gouvernement que sur l'ensemble des lignes et seulement après le 1^{er} janvier 1874.

Enfin par l'art. 14 de la même convention, l'Etat renonce au partage des bénéfices au-delà de 8 % (1) stipulé dans les cahiers des charges relatifs aux chemins de fer de l'Ouest et de Paris à Caen et à Cherbourg.

Le décret du 7 avril 1855 approuve la convention des 2 février et 6 avril 1855, qui est ratifiée par la loi du 2 mai 1855, en ce qui concerne les engagements du trésor pour l'exécution de l'embranchement de Serquigny à Rouen, de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans, des chemins de fer d'Argentan à Granville, de Rennes à Brest, de Rennes à Redon.

Enfin le décret du 16 juin 1855 porte autorisation de la société formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*.

En résumé, la convention de 1855, qui préside à l'organisation de l'Ouest, aboutit en définitive :

- 1° A la fusion des petits réseaux ;
- 2° A la prolongation de la durée de la concession ;
- 3° A la garantie accordée par l'Etat qui a comme gage la valeur du matériel roulant.

Les conventions de 1855 n'ont rien innové. Elles sont les conséquences de la politique française suivie jusqu'alors en matière de chemins de fer. Cette politique

(1) Signalons l'erreur commise par M. de KAUFMANN, qui prétend page 66 que « par contre l'Etat se réserve la moitié des revenus qui pourraient excéder 8 % ».

a abouti à la création progressive de grands réseaux, grâce aux concours financiers de plus en plus importants fournis par l'Etat et se manifestant sous la double forme de subventions et de garanties d'intérêt. Ces résultats sont dus, non pas à l'exécution d'un plan préconçu du législateur, mais à la pression des événements, à l'influence du milieu économique, pression et influence qui ont déterminé l'adoption de certaines solutions dans des cas spéciaux, solutions particulières qui à leur tour ont été généralisées dans les lois d'ensemble, résultantes des lois antérieures et génératrices des lois à venir.

Les conventions de 1859 n'apportent que des modifications de détails à celles de 1855. Elles ont simplement changé la base de la garantie d'intérêt, mais n'ont pas créé de toutes pièces, comme on le croit généralement, ce système financier, caractéristique de la politique française en matière de chemins de fer.

SECTION III

Troisième période (1859-1883).

I. Situation de la Compagnie de l'Ouest en 1855-1859.

Au lendemain des conventions de 1855, la *Compagnie de l'Ouest* poursuit l'achèvement des lignes partiellement exploitées, et entreprit la construction de celles qui venaient de lui être concédées.

Pour cela, elle émit, conformément à l'art. 12 de la convention des 2 février et 6 avril 1855, un grand nombre d'actions et obligations.

Cette opération financière échoua, entraînant dans sa ruine la compagnie tout entière. D'une part, en effet, la guerre de Crimée avait englouti des capitaux considérables; d'autre part, une crise commerciale, née en Amérique, était venue compliquer cette crise de crédit. Le marché de l'argent se resserrant de plus en plus, il se produisit un krack.

Fallait-il laisser la *Compagnie de l'Ouest* subir le sort qui résulterait pour elle du peu de solidité de son crédit? Laisser amortir une partie des capitaux engagés, par une faillite? lui substituer une compagnie nouvelle?

Le législateur de 1859, recula devant les ruines qu'aurait provoquées une pareille solution. Il craignit l'ébranlement du crédit public, et redouta dans la construction des lignes nouvelles, le retard qui en eût été la conséquence.

Il n'osa pas, cependant, remplacer les compagnies par l'Etat, qui commettrait, pensa-t-il, une imprudence, en assumant la totalité des risques sous lesquels les compagnies avaient failli succomber.

On adopta une solution terme en généralisant le système de la garantie d'intérêt, et en l'établissant sur des bases un peu différentes de celles posées par les conventions de 1855.

II. *Les conventions de 1858 et 1859.*

A. — *Concession de nouvelles lignes.*

Les conventions des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvées par décret du 11 juin 1859, confirment :

1° Le décret du 26 juin 1857, approuvant la convention passée entre la *Compagnie du Nord* et la *Compagnie de l'Ouest*, au sujet de la construction et de l'exploitation par la *Compagnie de l'Ouest* du tiers de la ligne, allant de Rouen à Amiens, les deux autres tiers étant concédés à la *Compagnie du Nord* :

2° Le traité du 11 juin 1857, passé entre les mêmes compagnies, traité qui décide que la partie de la ligne à construire d'Ermont à Argenteuil et de Paris à Argenteuil, sera exécutée par la *Compagnie de l'Ouest*.

L'Etat concède de plus à la *Compagnie de l'Ouest* :
1° la ligne de Paris à Dieppe, par Argenteuil, Pontoise et Gisors ; 2° la ligne de Pont-l'Evêque à Trouville ; 3° l'embranchement de Laigle à Conches.

B. — *Division de la concession en deux sections.*

La concession de la *Compagnie de l'Ouest* est divisée en deux réseaux distincts, pour l'application des clauses relatives au concours financier de l'Etat.

L'ancien réseau, comprenant les lignes construites et exploitées en 1857, est formé des lignes de Paris à Saint-Germain avec un embranchement sur Argenteuil et sur Auteuil, de Paris à Versailles rive gauche, de Paris à Versailles rive droite, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Rouen à Dieppe et à Fécamp, de

Versailles à Rennes, de Mantes à Caen et à Cherbourg, de Mézidon au Mans ; son développement est de 1,192 kilomètres entièrement livrés à la circulation.

Le nouveau réseau comprend les lignes de Serquigny à Rouen, de Lisieux à Honfleur, de Saint-Cyr à Surdon, d'Argentan à Granville, de Rennes à Brest, de Rennes à Redon, de Rennes à Saint-Malo, du Mans à Angers, de Rouen à Amiens pour $\frac{1}{3}$, de Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors, de Pont-l'Evêque à Trouville, de Laigle à ou près Conches ; son développement total est de 1,112 kilomètres, dont 17 en exploitation.

Cette répartition des lignes dans les deux réseaux montre que parmi les lignes concédées par les traités de 1855, la *Compagnie de l'Ouest* n'avait en exploitation en 1857 que la ligne de Mézidon au Mans, et 17 kilomètres de la ligne de Serquigny à Rouen ; pour la construction de ces deux lignes la *Compagnie de l'Ouest* avait reçu des subventions des localités intéressées : deux millions pour l'embranchement de Mézidon au Mans et trois millions pour celui de Serquigny sur Rouen, et des subventions de l'Etat. (art. 4, 5, 6, du cahier des charges des 2 février et 6 avril 1855).

C. — Concours financier de l'Etat.

Le concours financier accordé par l'Etat en 1858 et 1859 à la *Compagnie de l'Ouest* comprend à la fois des subventions et la garantie d'intérêt :

1° *Subventions* : L'art. 5 de la convention du 29 juillet 1858, engage l'Etat à livrer à la compagnie pour le

chemin de fer de Rennes à Brest, les terrains, terrassements, ouvrages d'art, stations ; la compagnie renonçant à recevoir la somme de 17,022,900 francs qui lui avait été allouée, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins de fer bretons ;

2° *Garantie d'intérêt* : l'Etat garantit à la compagnie pendant cinquante années, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 % et l'amortissement calculé au même taux pour un même terme de cinquante ans soit 0,65 du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble de ces lignes la somme totale de 307,500,000 francs.

Les lignes du nouveau réseau, qui ne seraient pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865, ne participeraient à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier, suivant leur mise en exploitation. Avant la mise en jeu de la garantie pour les lignes du nouveau réseau, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur construction, seront payés au moyen des produits des sections de lignes mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

Les avances fournies par l'Etat, à titre de garantie, lui seront remboursées avec intérêt à 4 % sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédent des produits de l'ancien réseau dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis.

A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa

créance se compensera jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise du matériel de l'ancien et du nouveau réseau;

3° *Revenu réservé sur le produit net de l'ancien réseau* : la *Compagnie de l'Ouest* dressera chaque année, deux comptes distincts des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau. A partir du 1^{er} janvier suivant l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises dans l'ancien et le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, excédant un revenu net moyen de 27,000 francs par kilomètre sera appliquée, avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt garanti par l'Etat.

Le chiffre du produit net kilométrique de 27,000 fr. assurait : a) aux actions de l'ancien réseau un intérêt de 7 % et un dividende de 35 francs;

b) L'intérêt et l'amortissement à 5,75 % des obligations émises pour ce réseau;

c) Un appoint de 1,10 % à ajouter à la garantie de l'Etat, pour parfaire l'intérêt et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution du nouveau réseau.

En définitive, toutes ces combinaisons financières, étant donné que l'ancien réseau pouvait fournir largement le revenu réservé, aboutissaient à la garantie d'un dividende conventionnel pour le capital actions, et d'un revenu de 5,75 pour le capital obligations;

4° *Partage des bénéfices* : Lorsque l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau excèdera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 30,000 francs par kilomètre sur l'ancien réseau, et un intérêt de 6 % du capital effectivement

dépensé pour la construction des lignes du nouveau réseau, l'excédent sera partagé par moitié entre l'Etat et la *Compagnie de l'Ouest*, à partir du 1^{er} janvier 1872.

D. — Durée, rachat et déchéance de la concession.

Le titre 3, du cahier des charges, règle les questions relatives à la durée, au rachat, et à la déchéance de la concession.

La durée de la concession accordée à la *Compagnie de l'Ouest* est de 99 ans à courir du 1^{er} janvier 1858 ; elle prendra fin le 30 décembre 1956 : à cette époque, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie et entrera immédiatement en jouissance. La compagnie lui remettra alors les chemins de fer et immeubles qui en dépendent.

A titre de mesure conservatoire, le Gouvernement pourra, dans les cinq années qui précéderont le terme de la concession, saisir les revenus du chemin de fer et les employer à remettre en bon état la ligne et ses dépendances, dans le cas où la compagnie n'exécuterait pas pleinement ses obligations.

Par contre, l'Etat pourra reprendre les objets mobiliers, matériel roulant, matériaux, approvisionnements, mobilier des stations, outillage des ateliers et des gares, à un prix fixé à dire d'expert.

Après l'expiration de quinze années à partir du 1^{er} janvier 1869, l'Etat aura le droit de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effec-

tué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

En aucun cas, le montant de cette annuité ne pourra être inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour termes de comparaison.

En cas de rachat, la *Compagnie de l'Ouest* recevra, dans les trois mois qui suivront l'opération, les remboursements dus à l'expiration de la concession.

III. *Les conventions de 1863.*

Les conventions de 1859, liant le sort des compagnies au crédit de l'Etat, facilitèrent le développement des chemins de fer, permirent la construction rapide de certaines lignes du nouveau réseau, et par là même développèrent le trafic dans des proportions considérables.

Il ressort de la statistique des chemins de fer français que le trafic de la *Compagnie de l'Ouest* a bénéficié d'une augmentation de 50 % environ dans le court laps de temps, compris entre le 31 décembre 1859 et le 31 décembre 1864.

Cependant, les conventions de 1859 durent être modifiées, et cela pour deux raisons :

1° La nécessité de construire de nouvelles lignes réclamées par l'opinion publique.

2° Les erreurs d'évaluation contenues dans les con-

ventions, sur le coût de premier établissement des lignes du nouveau réseau.

Au premier point de vue, les décrets des 3 octobre, 31 août 1860, 14 juin 1861, avaient déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer allant de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, de Louviers à la ligne de Paris-Rouen, de Napoléonville à St-Brieuc.

Ces lignes ne pouvaient être construites aux frais de la *Compagnie de l'Ouest* sans les subventions de l'Etat, leur productivité future étant problématique.

En ce qui concerne le second point, l'élévation du prix des terrains — élévation tenant moins à une plus value dans la propriété foncière qu'aux exagérations des indemnités d'expropriation — parfois aussi les difficultés exceptionnelles rencontrées dans l'établissement de certaines parties du réseau, avaient motivé une augmentation de 55 millions sur les dépenses prévues en 1859.

La convention du 1^{er} mai 1863, approuvée par la loi du 11 juin 1863, n'apporte que quelques modifications s'expliquant par les raisons dégagées ci-dessus, aux conventions de 1859.

La convention de 1863 a trait :

1° Aux subventions de l'Etat pour la construction de nouvelles lignes ;

2° A une nouvelle répartition des deux réseaux ;

3° A un changement dans la quotité du capital garanti ;

4° A une modification dans le dividende attribué aux actionnaires ;

5° A un point de départ nouveau pour le partage des bénéfices avec l'Etat.

Quelques explications sur chacun de ces points sont nécessaires :

1° Subvention de l'Etat pour la construction des nouvelles lignes.

Il est concédé à la *Compagnie de l'Ouest* les lignes de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, de Louviers à la ligne de Paris à Rouen, de Napoléonville à St-Brieuc, et à titre éventuel la ligne de Flers à Mayenne.

Pour l'exécution de ces lignes d'une longueur de 204 kilomètres, l'Etat fournit une subvention de 21,300,000 francs, en seize paiements dont le premier doit être effectué le 1^{er} juin 1865, sur justification par la compagnie de l'emploi à faire des sommes ainsi versées.

2° Nouvelle répartition des deux réseaux.

Les lignes de Caen à Cherbourg, avec embranchements sur Saint-Lô et de Mézidon au Mans, qui, dans les conventions du 29 juillet 1858 et du 11 juin 1859, étaient comprises dans l'ancien réseau, passent au nouveau et par conséquent, le revenu du capital de premier établissement de ces lignes, est garanti par l'Etat.

3° Changement dans la quotité du capital garanti.

Le capital garanti qui d'après les conventions de 1859 était de 307,500,000 francs, est élevé à 570,000,000 de francs se décomposant comme suit :

1° Evaluation de 1859 pour le nouveau réseau	307.500.000
2° Intérêt et amortissement pendant la période de construction, déduction faite des produits des sections ouvertes à l'exploitation	37.000.000
3° Excédents des dépenses causées par la plus-value des terrains et les difficultés de construction	55.500.000
4° Dépenses à la charge de la Compagnie pour les concessions nouvelles	35.000.000
5° Sommes nécessaires à l'agrandissement des gares de l'ancien réseau.	55.000.000
6° Dépenses d'établissement des lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans.	80.000.000
Total.	<u>570.000.000</u>

Le détail du capital garanti motive une observation : en 1859, le principe admis était que la garantie d'intérêt s'appliquait exclusivement au capital de premier établissement ; en 1863, on étend cette garantie à certains travaux complémentaires se rapportant à l'ancien réseau, tels que l'agrandissement des gares.

Le capital de l'ancien réseau est évalué à 560 millions de francs dont il faut déduire 80,000,000 de francs pour les dépenses des lignes de Caen à Cherbourg, de Mézidon au Mans ; 55,000,000 de francs pour les dépenses d'agrandissement des gares. Ce capital reste donc à 425,000,000 de francs, dont 150,000,000 de

francs représentés par 300,000 actions, et 275,000,000 de francs par des obligations ;

4° Modification dans le dividende attribué aux actionnaires avant le déversement.

L'art. 8 de la Convention du 1^{er} mai 1863 décide qu'à partir du 1^{er} janvier, suivant l'achèvement complet de l'ensemble des lignes de l'ancien ou du nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau excédant un revenu net moyen kilométrique de 34,500 francs — le revenu net moyen prévu dans le même cas par les conventions de 1859 était de 27,000 francs — servira à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Ce revenu net moyen kilométrique est suffisant pour assurer aux 300,000 actions un dividende de 30 francs, — le dividende minimum était auparavant de 35 francs, — pour servir l'intérêt et l'amortissement (5,75 %) des 275,000,000 de francs d'obligations de l'ancien réseau, et enfin pour compléter jusqu'à concurrence de 1,10 % l'intérêt et l'amortissement des 570,000,000 de francs du nouveau réseau.

5° Nouveau point de départ du partage des bénéfices.

D'après les conventions de 1859 le revenu réservé kilométrique était de 27,000 francs, et l'Etat n'arrivait au partage des bénéfices que lorsque l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, excédait la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 30,000 francs par kilomètre sur

l'ancien réseau, et un intérêt de 6 % sur le capital engagé dans la construction du nouveau réseau.

L'art. 9 de la convention du 1^{er} mai 1863, établit l'unification entre le produit kilométrique réservé 34,500 francs et le revenu net moyen kilométrique de l'ancien réseau exigé pour qu'il y ait partage des bénéfices.

Telle est l'économie des conventions de 1863.

IV. Les Conventions de 1865.

La convention du 31 mai 1865, approuvée par la loi du 10 juillet et le décret du 18 juillet 1865, concède à la *Compagnie de l'Ouest*, à titre définitif, le chemin de fer de Ceinture de Paris rive gauche et, à titre éventuel, un raccordement entre les chemins de fer Ceinture rive droite et le chemin de fer d'Auteuil.

Ces lignes sont rangées dans le nouveau réseau ; comme conséquence, le capital garanti par l'Etat, fixé par les conventions de 1863 à 570,000,000 de francs, est augmenté des dépenses admises au compte de premier établissement pour les lignes nouvellement concédées.

La faculté de rachat par l'Etat est prévue par l'art. 9 de la convention.

V. Les Conventions de 1868.

Les conventions de 1865 ne sont qu'une annexe des conventions de 1863 et ne présentent aucune caractéristique nouvelle. Il n'en est pas de même de celles de 1868 qui forment une nouvelle étape de l'histoire financière de la *Compagnie de l'Ouest*.

Nous avons dégagé les raisons pour lesquelles le législateur avait été obligé de modifier les conventions de 1859 : la pression de l'opinion publique exigeant la création de voies nouvelles ; les erreurs d'évaluation du capital d'établissement des lignes concédées. La nécessité de modifier les conventions de 1863, s'explique partiellement par l'influence persistante de ces deux mêmes causes.

En dépit du nombre des lignes concédées, soit aux grandes compagnies, soit à des compagnies secondaires, les populations des régions de l'Ouest ne se déclaraient pas entièrement satisfaites.

La fantaisie des jurys d'expropriation engloutissait des millions dans l'acquisition des terrains.

Enfin, d'après les conventions de 1859 et de 1863 le compte de premier établissement devait être clos au bout de cinq années ; or, l'augmentation du trafic s'expliquant à la fois par la prospérité économique du pays, et surtout par les courants commerciaux créés et développés dans des proportions considérables par l'extension continuelle du réseau, nécessitait, postérieurement à la clôture du compte de premier établissement, des travaux complémentaires : doublement des voies, agrandissement des gares, augmentation du matériel roulant, travaux complémentaires occasionnant des dépenses non prévues lors de l'établissement du montant de la garantie et de la quotité du revenu réservé.

Les conventions de 1868 s'éclaircissent par la connaissance des causes qui leur ont donné naissance.

1° *Concessions nouvelles :*

Il est concédé à la *Compagnie de l'Ouest* les lignes de Sablé à Châteaubriand, de Laval à la ligne du Mans à Angers, de Saint-Lô à la ligne de Rennes à Brest.

Pour la construction de ces lignes, l'Etat accorde à la Compagnie une subvention de 50,000,000 de francs dont 12,000,000 de francs pour la ligne de Sablé à Châteaubriand, 12,000,000 de francs pour la ligne de Laval à Angers, 26,000,000 de francs pour la ligne de Saint-Lô à Rennes.

Ces lignes sont comprises dans le nouveau réseau de la *Compagnie de l'Ouest*; par conséquent l'intérêt du capital de premier établissement est garanti par l'Etat.

2° *Modification de la quotité du capital garanti.*

Au maximum du capital garanti par les conventions de 1863, soit 570.000.000

On ajoute :

1° Pour les insuffisances constatées sur les évaluations des dépenses prévues en 1863.	48.000.000
2° Pour les dépenses admises pour le chemin de fer de Ceinture (convention de 1865)	13.000.000
3° Pour les dépenses afférentes aux lignes nouvelles	88.000.000
Total.	719.000.000

3° *Extension de la garantie à certains travaux complémentaires.*

Le maximum du capital garanti (719,000,000 de francs) sera successivement augmenté, en fin d'exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt, comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui pendant dix années auront été faites conformément à des projets approuvés par décrets délibérés en Conseil d'Etat, pour des travaux complémentaires, tels qu'agrandissement des garès, augmentation du matériel roulant, doublement des voies sur les lignes de l'ancien et du nouveau réseau.

La situation est la suivante : pendant dix ans les dépenses supplémentaires, motivées par les travaux complémentaires autorisés, sont successivement ajoutées au compte de premier établissement du réseau, sans que le montant total de ces dépenses puisse excéder le chiffre de 124,000,000 de francs, portant ainsi le maximum de capital garanti à 843,000,000 de francs.

Cette extension de la garantie d'intérêt au capital engagé dans les travaux complémentaires est la caractéristique des conventions de 1868. C'est l'extension à l'ensemble des travaux complémentaires de la clause spéciale des conventions de 1863 accordant à la *Compagnie de l'Ouest* un crédit de 55,000,000 de francs pour l'agrandissement des gares de l'ancien réseau.

Cette extension de la garantie d'intérêt était dans la logique des choses. L'exécution de certains travaux complémentaires étant de nécessité absolue, il fallait que l'Etat, dont le crédit était lié à celui des compagnies,

engageât ces dernières à les exécuter dans leur intérêt commun ;

4° Modification du revenu kilométrique réservé.

Le capital maximum garanti étant changé, le revenu réservé kilométrique devait par suite être modifié. Il fallait en effet :

1° Servir un dividende de 30 francs aux 300,000 actions de 500 francs, soit	9.000.000
2° Pourvoir aux charges des obligations de l'ancien réseau formant un capital de 275,000,000 de francs, , soit	15.400.000
3° Faire la différence de 1/10 % entre le taux d'émission des obligations à 5,75 et l'intérêt de 4,65 % garanti par l'Etat à un capital de 719,000,000 de francs, soit. . .	7.909.000
Total.	32.309.000

En divisant cette somme par les 900 kilomètres de l'ancien réseau, on obtenait un revenu kilométrique de 35.900 francs, devant être successivement augmenté, pour chaque exercice, de 12 francs, pour chaque somme de 1 million dépensé en travaux complémentaires.

La convention décide en outre que le revenu réservé, calculé de la sorte sera, pendant les années comprises du 1^{er} janvier 1865 au 1^{er} janvier suivant l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau,

réduit de 200 francs pour chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau, à laquelle la garantie d'intérêt ne sera pas encore appliquée, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder 2.000 francs.

5° *Modification du point de partage des bénéfices.*

Lorsque l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau excèdera la somme nécessaire pour représenter à la fois sur l'ancien réseau, le revenu net moyen calculé comme il vient d'être dit, et sur le nouveau réseau l'intérêt à 6 % du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes de ce réseau, l'excédent sera partagé par moitié entre l'Etat et la compagnie.

VI. *Les Conventions de 1873.*

La convention du 9 janvier 1873, approuvée par décret du même jour concède à la *Compagnie de l'Ouest* une ligne partant de la ligne de Rouen à Dieppe, à ou près d'Etampuis et aboutissant à celle de Rouen au Havre, à ou près de Motteville.

Les dépenses de construction doivent être imputées sur la somme que la *Compagnie de l'Ouest* est autorisée à ajouter chaque année pour les travaux complémentaires au capital garanti par l'Etat jusqu'à concurrence du maximum de 124,000,000 de francs.

VII. *Les Conventions de 1875.*

De nouvelles concessions sont faites à la *Compagnie de l'Ouest* motivant des subventions de l'Etat, entraînant

des modifications dans le maximum du capital garanti, et dans le revenu net kilométrique réservé.

Les lignes concédées à la *Compagnie de l'Ouest* sont celles de Harfleur à Montivilliers ; le raccordement à Rouen des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens ; les lignes de Beuzeville à Lillebonne et à Port Jérôme par Bolbec ; de Motteville à Saint-Valéry-en-Caux ; le raccordement de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Argenteuil, les lignes du pont de l'Alma aux Moulineaux, de la gare d'Auteuil à la Porte de Boulogne ; de Sillé-le-Guillaume à la Hutte ; de la Hutte à Mameïs ; de Châteaubriand à Redon ; des Moulineaux à Courbevoie ; de Plouaret à Lannion ; de Barentin à Duclair et Caudebec ; de Conflans à Pontoise ; de Sottevast à Coutances ; de Motteville à Clères, de Chemazé à Craon.

L'Etat s'engage à payer une subvention de 30,000,000 de francs dont 3,000,000 de francs pour la ligne de Beuzeville à Port Jérôme, 4,000,000 de francs pour celle de Motteville à Saint-Valéry, 6,000,000 de francs pour celle de Châteaubriand à Redon, 3,000,000 de francs pour celle de Plouaret à Lannion, 2,000,000 de francs pour celle de Barentin à Caudebec, 12,000,000 pour celle de Sottevast à Coutances.

Toutes ces lignes sont rangées dans le nouveau réseau. Le maximum du capital garanti par l'Etat pour l'ensemble des lignes comprises dans le nouveau réseau est fixé à 794,000,000 de francs soit une augmentation de 75,000,000 de francs sur le maximum garanti en 1868, et cela non compris les dépenses complémentaires prévues par l'art. 5 de la convention du 4 juillet 1868, et fixées au maximum de 124,000,000 de francs.

Le revenu net réservé de l'ancien réseau, fixé par la convention du 4 juillet 1868 à 32,309,000 francs, à raison de 35,900 francs par kilomètre, est augmenté à partir du 1^{er} janvier suivant la mise en exploitation des lignes nouvellement concédées, de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat : 1^o pour le capital de premier établissement des lignes nouvellement concédées ; 2^o pour les dépenses complémentaires à imputer sur le capital de 124 millions de francs.

Enfin, lorsque l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau excèdera la somme nécessaire pour représenter à la fois sur l'ancien réseau le produit net réservé kilométrique, et sur le nouveau réseau d'une part l'intérêt à 6 % du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes concédées, en vertu des conventions antérieures, y compris les dépenses complémentaires de ces lignes, et d'autre part, l'intérêt à 6,50 % sur le capital de premier établissement des lignes annexées à l'*Ouest* par la convention de 1875, et les dépenses complémentaires de ces lignes, l'excédent sera partagé par moitié entre l'Etat et la compagnie.

VIII. *Les conventions passées de 1875 à 1883.*

De 1875 à 1883 la *Compagnie de l'Ouest* a passé avec l'Etat toute une série de conventions, ne présentant aucun caractère original. Nous nous bornerons donc à les rappeler pour mémoire :

1^o *Convention du 10 mars 1880*, approuvée par la loi

du 15 juin 1881, autorisant l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des lignes de Motteville à Saint-Valéry-en-Caux, de Beuzeville à Lillebonne, de Barentin à Caudebec, de la Hutte à Mamers.

2° *Convention du 24 juillet 1882*, approuvée par décret du 6 août 1882 concédant à la *Compagnie de l'Ouest* les voies ferrées qui relient les quais des ports de Caen, Trouville, Deauville, Cherbourg, Rouen, Dieppe, le Havre, et Fécamp, avec les gares de ces villes.

Nous arrivons ainsi au terme de la troisième période de l'histoire de la *Compagnie de l'Ouest*.

CHAPITRE II

Les conventions de 1883

Leur développement

Les conventions de 1883 forment le point de départ de la dernière période de l'histoire des chemins de fer français. Ces conventions, modifiées seulement dans leurs détails, constituent la charte fondamentale, qui détermine à l'heure actuelle, les droits des compagnies, l'étendue de leurs concessions et les liens qui les unissent à l'Etat.

Les conventions conclues en 1883 avec les six grandes compagnies, tout en consacrant certaines règles communes, n'en présentent pas moins de profondes différences entre elles. C'est ainsi, que les dépenses, nécessitées par la construction des nouvelles lignes, sont, en principe, à la charge de l'Etat, mais en même temps, les compagnies doivent y participer et les conditions de ce concours varient profondément pour chacune d'elles.

Certaines analogies entre les diverses conventions sont plus apparentes que réelles ; il arrive même que des articles conçus dans les mêmes termes, ou dans des termes à peu près semblables, changent de signification d'une convention à une autre, par suite de l'ensemble des dispositions auxquelles ils se trouvent rattachés.

Ainsi, les trois *Compagnies d'Orléans, de l'Ouest et de l'Est*, sont admises à se libérer de leur dette envers l'Etat, au moyen des dépenses effectuées par elles pour son compte. Mais, tandis que la dette de la *Compagnie d'Orléans* sert à couvrir jusqu'à due concurrence les dépenses faites pour le compte de l'Etat dans les premières années ; tandis que la dette de *l'Ouest* doit se compenser successivement avec certaines dépenses que la Compagnie prendra à son compte, jusqu'à concurrence de 160 millions, la dette de *l'Est* a fait l'objet d'un abandon consenti par l'Etat et accepté par la Compagnie, comme représentant à forfait la part contributive de l'Etat dans un certain nombre de travaux spécialement déterminés. En d'autres termes, cette compagnie ne doit plus rien en argent ; elle ne doit que des travaux, dont le coût réel importe peu, au point de vue du règlement de ce compte, puisque la Compagnie sera libérée, dans tous les cas, après leur achèvement complet.

Cet exemple montre bien l'intérêt qu'il y a à serrer de près l'examen de chacune des conventions passées en 1883 avec les grandes compagnies, afin de connaître, avec exactitude, les contrats qui lient chacune d'elles à l'Etat.

Nous procèderons donc dans ce chapitre, comme nous l'avons fait précédemment, en prenant comme base principale de notre étude les conventions spéciales passées entre l'Etat et la *Compagnie de l'Ouest*, tout en cherchant à dégager les principes généraux suivis en 1883 par la politique française en matière de chemins de fer.

Mais avant d'analyser la convention du 17 juillet 1883 nous devons rechercher les raisons pour lesquelles le législateur a été obligé d'intervenir et de modifier une fois de plus les traités antérieurement passés.

SECTION I

Des causes des conventions de 1883

En étudiant l'histoire de la *Compagnie de l'Ouest*, nous avons montré que la pression de l'opinion publique, demandant l'ouverture de nouvelles lignes, avait été la cause des modifications incessantes apportées aux conventions.

Après 1870, les réclamations des populations se multiplièrent. Sous le nouveau régime les gouvernements ne pouvaient résister ; pour garder le pouvoir il fallait céder.

Seulement, la création d'un nouveau réseau n'allait pas sans difficultés. Les lignes nouvelles, dont on demandait la création, ne pouvaient être productives.

Les grandes compagnies refusaient d'en accepter la charge. En 1875, l'Etat avait pu imposer à l'Ouest la concession et la construction de quelques-unes d'entre elles ; pour les autres, il les avait construites lui-même, les concédant parfois, comme la ligne allant de la limite du département de l'Eure vers Elbeuf et Rouen, à une compagnie secondaire, la compagnie d'intérêt local, *d'Orléans à Chalons*, sans prévoir, le plus souvent, le futur concessionnaire.

C'est ainsi que dans la région de l'Ouest, l'Etat avait construit les lignes d'Alençon à Domfront, de Caen à Dozulé, de Châteaubriand à Rennes, de Couterne à la Ferté-Macé, de Dives à Trouville, d'Echauffour à Bernay, de Laigle à Mortagne, de l'Etang-la-Ville à Saint-Cloud, de Lisieux à Orbec, de Mamers à Bellême, de Mayenne à Fougères, de Mézidon à Dives, de Miniac à la Gouesnières, de Morlaix à Roscoff, de Mortagne à Sainte-Gauburge, d'Orbec à la Trinité-de-Réville, de Ploërmel à la Brohinière, de Pré-en-Pail à Mayenne, de Sainte-Gauburge à Mesnil-Mauger, de Saint-Georges à Dreux et à Chartres, de Segré à Candé, de Vitré à Moidrey, de Vitré à Martigné-Ferchaud. Parmi ces lignes, celles qui étaient exploitées en 1883, étaient affermées à la *Compagnie de l'Ouest*.

La publication du programme de Freycinet avait fait naître de nouvelles espérances : on demanda la création de tout un nouveau réseau.

L'Etat aurait pu, en 1880, imposer sa volonté à la *Compagnie de l'Ouest* qui, si elle faisait encore appel à la garantie d'intérêt, avait cependant amélioré, dans des proportions considérables, sa situation financière.

Malheureusement cette ère de prospérité ne fut que de courte durée. En janvier 1882, se produisit le krack de l'*Union générale*, ayant comme conséquence, un profond fléchissement du crédit public. Ce fléchissement n'eut pas une répercussion immédiate sur la prospérité des compagnies de chemin de fer ; en 1882 leurs recettes produisent des plus-values considérables ; l'année 1883 marque un temps d'arrêt ; le recul ne commence qu'en 1884.

Par conséquent, en 1882, tandis que la situation financière rendait impossibles les emprunts d'Etat nécessaires pour l'achèvement et la construction des lignes, la situation des compagnies n'était en apparence nullement ébranlée.

Pour fusionner l'exploitation des lignes nouvelles avec celle des lignes anciennes, jusqu'en 1882 on pouvait hésiter entre deux solutions, le rachat intégral des réseaux ou l'extension de leurs concessions.

Par suite de la situation financière que nous venons de rappeler, la première de ces deux solutions devenait momentanément impraticable ; la seconde, au contraire, paraissait s'imposer ; elle seule semblait concilier les nécessités du moment : restreindre les dépenses engagées par l'Etat dans la construction des travaux publics, ou plus exactement répartir ces dépenses sur un plus grand nombre d'années ; achever dans le plus bref délai possible la construction des lignes promises aux populations.

Peut-être le législateur de 1883 s'est-il trompé dans ses prévisions. L'argument d'après lequel « la continuation des emprunts directs de l'Etat pour la construc-

tion, eût été plus difficile et eût exercé sur la marche des capitaux une influence plus fâcheuse que l'émission d'obligations des compagnies pour une somme égale » n'est pas topique.

Cependant, comme il fallait absolument résoudre la question de l'exploitation des lignes neuves, il fallait bien traiter avec les concessionnaires des lignes anciennes, qui, profitant de la situation favorable dans laquelle ils se trouvaient, ont dans les conventions de 1883, parlé en maître et imposé leur volonté à l'Etat.

SECTION II

Les conventions de 1883 et les modifications qu'elles ont subies.

Les conventions de 1883, étant à l'heure actuelle la grande charte des chemins de fer français, nous les prendrons comme base des développements qui vont suivre, en indiquant, à propos de chaque disposition, les modifications qui ont pu y être apportées par des lois postérieures.

I. Concessions :

Les lignes accordées par l'Etat à la *Compagnie de l'Ouest*, par les conventions de 1883, peuvent se répartir en trois groupes :

- 1° Lignes provenant de concessions nouvelles ;
- 2° Lignes d'intérêt général, en exploitation ou en construction, cédées à la *Compagnie de l'Ouest* ;
- 3° Lignes d'intérêt local cédées à la *Compagnie de l'Ouest*.

A. Concessions nouvelles.

En vertu de l'art. 1^{er} de la convention du 17 juillet 1883, sont concédées à la *Compagnie de l'Ouest* :

1° A titre définitif :

Les lignes d'Avranches à Domfront, de Beslé à Guéméné et à la Chapelle-sur-Erdre, de Carentan à Cartaret, de Carhaix à Morlaix, de Châteaubriand à Ploërmel, de Châteaubriand à Saint-Nazaire, de Dreux à Auneau, de Eu à Dieppe, d'Evreux à la Loupe, d'Evreux au Neubourg, d'Evreux-Ville à Evreux-Navarre, de Fougères à Vire, de Guingamp à Paimpol, de la Brohinière à Dinan et à Dinard, de Le Neubourg à Caudebec-lès-Elbeuf, de Le Neubourg à Glos-Montfort, de Pont-Audemer à Quetteville, de Pouancé à Laval, de Sablé à Sillé-le-Guillaume, de Saint-Brieuc au Ligué, de Saint-Georges à Evreux, de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix, de Segré à Nantes (Section de Candé à Nantes), de Vire à Saint-Lô et à Caen.

La convention du 25 mars 1885, modifiant celle du 17 juillet 1883, ne concède plus qu'à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir, les trois lignes concédées précédemment à titre définitif, de Carhaix à Morlaix, de Guingamp à Paimpol, de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix.

2° A titre éventuel :

Les lignes d'Argenteuil à Mantes (1); de Dieppe au Havre (2); de Pont-Audemer à Port-Jérôme, des raccordements de Rouen (3).

De plus, la *Compagnie de l'Ouest* s'engage à accepter la concession de 200 kilomètres de lignes, qui lui sera faite postérieurement par l'Etat.

Par application de cette disposition, la convention du 25 mars 1885 concède à l'*Ouest* à titre définitif la ligne de Guingamp à Carhaix, et à titre éventuel les lignes de Carhaix à Rosporden (4); de Carhaix à Châteaulin (5).

L'avenant à la convention du 25 mars 1885, du 30 juin de la même année, décide que le nombre de kilomètres à voie large dont la Compagnie acceptera la concession conformément au paragraphe 2 de l'article 1^{er}, de la convention de 1883, outre les 141 kilomètres à voie

(1) *Loi du 5 août 1885, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Argenteuil à Mantes... »

(2) *Loi du 17 août 1885, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Dieppe au Havre, avec embranchements de Colleville à Fécamp et des Ifs à Etretat. »

(3) *Décret du 28 mars 1894, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer raccordant les deux gares de la rive gauche de la Seine, à Rouen. »

(4) *Loi du 22 décembre 1890, article unique* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer à voie étroite de Carhaix à Rosporden. »

(5) *Loi du 13 avril 1897, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Carhaix à Châteaulin. »

La section de Pleyben à Châteaulin a été ouverte à l'exploitation le 4 août 1906; ce raccordement doit être mis en exploitation en août 1907.

étroite désignés à l'art. 1^{er} de la convention du 25 mars 1885, est fixé à 109 kilomètres.

Par application de l'article 1^{er}, paragraphe 2 de la convention du 17 juillet 1883, ainsi modifié, la loi du 15 mars 1886 concède à l'*Ouest*, à titre définitif, la ligne de Saint-Pierre aux Andelys, et à titre éventuel les lignes de Carentan à Périers, d'Epône à la ligne de Paris à Granville (1); le raccordement de Surdon (2); la ligne de Coutances à Regnéville (3).

De même, les conventions des 6 juillet 1893, et du 7 juin 1900 concèdent à titre définitif, par imputation sur les lignes restant à désigner par l'Administration en vertu du paragraphe 2 de l'article 1^{er}, de la convention du 17 juillet 1883, les lignes d'Issy à Viroflay, de Courcelles à Passy et au Champ-de-Mars, de Charleval (sur la ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche) à Serqueux (4) (station commune aux lignes de Paris à Dieppe, par Pontoise, et d'Amiens à Rouen).

B. Cession à la Compagnie de l'Ouest de lignes d'intérêt général en exploitation ou en construction.

Indépendamment des lignes prévues par l'art. 1^{er},

(1) *Loi du 14 juin 1897, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement des lignes de chemin de fer., d'Epône Plaisir-Grignon. »

(2) *Décret du 5 janvier 1887, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de raccordement, aux abords de Surdon, entre le chemin de fer de St-Cyr à Surdon et le chemin de fer du Mans à Mézidon. »

(3) *Décret du 2 juin 1893, art. 1* : « Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Coutances à Regnéville. »

(4) La première section de cette ligne jusqu'à Vascœuil est en exploitation depuis août 1907

de la convention de 1883, l'art. 2, fait cession à la *Compagnie des chemins de l'Ouest* de toute la série des lignes construites par l'Etat de 1875 et 1883 exploitées pour la plupart pour le compte de l'Etat par la *Compagnie de l'Ouest*, agissant comme fermière ainsi que nous l'avons indiqué en recherchant les causes des conventions de 1883.

Nous ne reprendrons pas ici l'énumération de ces lignes, déjà faite. Nous la compléterons seulement en y ajoutant celles des lignes en construction au moment de la signature de la convention de 1883, à savoir : les lignes de Beuzeville à Villiers, de l'Etang-la-Ville à Saint-Cloud, de Miniac à la Gouesnière, de Ploërmel à la Brohinière, le raccordement à Pontorson de la ligne de Vitré à Fougères avec la ligne de Lison à Lamballe ; le raccordement près Elbeuf des lignes d'Elbeuf à Rouen et de Serquigny à Rouen, la rectification de la ligne de la Selle-en-Luitré à Fougères et la ligne de Segré à Candé.

Ces lignes devront être achevées par l'Etat et remises à la *Compagnie de l'Ouest* pour être exploitées par elle.

La plupart des lignes prévues par les deux premiers paragraphes de l'art. 2 de la convention de 1883 sont à l'heure actuelle construites ; exception doit être faite pour la section du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey, comprise entre Pontorson et Moidrey, qui a été déclassée par l'article 2 de la loi du 1^{er} avril 1897, et pour les lignes de Beslé à Guéméné et du Neubourg à Caudebec-les-Elbeuf, actuellement en construction.

C. Cession de lignes d'intérêt local.

L'art. 2, paragraphe 3, décide enfin que la *Compa-*

gnie de l'Ouest devra exploiter les lignes d'intérêt local que l'Etat incorporait au réseau d'intérêt général, dans la région desservie par cette Compagnie.

C'est ainsi que la loi du 15 mars 1886, incorpore dans le réseau d'intérêt général et concède à titre définitif à la *Compagnie de l'Ouest*, les deux lignes d'intérêt local de Briouze à la Ferté-Macé, de Falaise à Berjou-Pont-d'Ouilly, que les lois du 20 juin 1891, du 3 août 1892, du 13 juillet 1900 font de même, la première pour la ligne d'Alençon à Condé, la deuxième pour les lignes de Gisors à Pont-de-l'Arche, de Glos-Montfort à Pont-Audemer, de Gisors à Vernonnet, de Vernonnet à Vernon, de Saint-Georges à Acquigny, de Pacy-sur-Eure à Vernon, d'Evreux à Louviers, de Louviers à Elbeuf, la troisième pour la ligne de Magny à Chars.

II. *Conventions financières.*

A. *Frais de construction des lignes.*

L'Etat se charge des dépenses de construction des lignes désignées dans l'art. 1^{er} de la convention. Toutefois la compagnie devra contribuer aux dépenses de la superstructure pour une somme forfaitaire à raison de 25,000 francs par kilomètre.

Ce chiffre est modifié par la convention du 25 mars 1885 qui fixe la contribution de la *Compagnie de l'Ouest* pour les dépenses de superstructure des lignes de Guingamp à Carhaix, de Carhaix à Rosporden, de Carhaix à Châteaulin, de Carhaix à Morlaix, de Guingamp à Paimpol, de Saint-Méen à Loudéac, au chiffre de 12,500 francs par kilomètre.

La compagnie devra fournir à ses frais le matériel roulant, le mobilier et l'outillage des gares.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie agira pour le compte de l'Etat ; elle achèvera la construction des lignes commencées, entreprendra celle des lignes à ouvrir, fera tous les travaux d'agrandissement des gares de jonction des lignes, reconnus nécessaires.

Donc, en ce qui concerne la construction, la *Compagnie de l'Ouest* à la différence de la *Compagnie du Midi*, est substituée à l'Etat, qui exerce simplement un droit de contrôle et décide dans quel ordre les travaux devront être entrepris.

Tous les travaux de mise en état des lignes énumérées à l'art. 2, c'est-à-dire des lignes d'intérêt général et d'intérêt local en exploitation ou en construction, dont l'Etat fait cession à la *Compagnie de l'Ouest*, seront de même exécutés par la compagnie pour le compte de l'Etat, qui lui fait abandon du matériel roulant déjà en service, du mobilier des gares, et de tout le petit matériel pouvant exister sur ces lignes.

Toutes les dépenses motivées par la construction et comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, ne pourront excéder les maxima fixés à l'avance, lors de l'approbation des projets, sauf dans les cas où l'estimation présente un caractère aléatoire, comme pour les acquisitions de terrains, les percements de souterrains, les assainissements de tranchées, les remblais ;

une partie (1) des sommes avancées par la compagnie est remboursable par l'Etat au moyen de paiements annuels comprenant l'intérêt et l'amortissement des emprunts réalisés par la compagnie pour subvenir aux dépenses de construction.

Il importe de remarquer avec M. Berthélemy (2), que cet ensemble de clauses constitue « un trompe l'œil » destiné à voiler à la masse du public les nouvelles charges assumées par l'Etat.

Ce système financier s'explique, ainsi que nous l'avons montré par la crise financière passagère qui se produisit en 1883. Mais à l'heure actuelle, on peut avec M. Cailiaux, regretter que l'Etat français ait eu recours à des intermédiaires au lieu de s'adresser directement au public, qu'il ait traité avec des compagnies de chemins de fer qui lui ont procuré des fonds aux conditions de leur crédit alors qu'il aurait pu emprunter au grand jour et par suite à meilleur compte.

Revenant sur cette idée, dans un discours prononcé à la Chambre le 21 novembre 1899, le ministre actuel des finances déclarait : « Il est parfaitement licite que l'on pourvoie aux travaux publics au moyen de fonds d'emprunt. Ce que je considère comme moins admissible, c'est qu'on emprunte par l'intermédiaire des compagnies de chemins de fer. Je ne connais rien de plus onéreux pour le trésor que l'habitude prise au

(1) Le reste est payé par la compagnie, sur la remise partielle faite par l'Etat des sommes avancées par lui au titre de la garantie d'intérêt avant 1883.

(2) BERTHÉLEMY : *Traité de Droit administratif*, p. 640.

cours de ce siècle, d'emprunter perpétuellement par des intermédiaires plutôt que de s'adresser directement au public selon les conditions du crédit de l'Etat. »

B. *Garantie d'intérêt*

a. — Liquidation de la dette due par l'Ouest à l'Etat, en vertu des sommes avancées par lui, au titre de la garantie d'intérêt, avant 1883.

La dette contractée par la *Compagnie de l'Ouest*, résultant des avances reçues par elle à titre de garantie d'intérêt, pour les exercices antérieurs à l'année 1883, s'élevait au 31 décembre 1882, en capital, à 189 millions 809,288 frs. 14, et en intérêts à 50,886,187 frs. 43.

La convention décide dans l'art. 8 que cette somme sera compensée avec les dépenses à la charge de l'Etat jusqu'à concurrence de 160,000,000 de francs, pour les objets suivants :

1° Dépenses restant à faire en dehors de celles déjà faites ou payées par l'Etat pour l'établissement ou l'agrandissement des gares de jonction, des lignes énumérées aux art. 1 et 2 de la convention et des lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie;

2° Travaux de consolidation et de parachèvement à exécuter à la charge de l'Etat sur les lignes énumérées à l'art. 2 ;

3° Doublement des voies sur les sections des lignes concédées par la convention de 1883, lorsque ce doublement sera prescrit par le Ministre des Travaux publics ;

4° Rachat, parachèvement, remise en état, raccordements et jonctions avec les gares de la Compagnie, des lignes d'intérêt local que l'Etat incorporait au réseau d'intérêt général.

Cette disposition a trouvé son application dans les lois des 15 mars 1886, pour les lignes de Saint-Pierre aux Andelys, de Briouze à la Ferté-Macé, de Falaise à Berjou; 20 juin 1891, pour la ligne d'Alençon à Condé; 3 août 1892, pour les lignes de Gisors à Pont-de-l'Arche, Glos-Montfort à Pont-Audemer, Gisors à Vernonnet, Vernonnet à Vernon, Saint-Georges à Acquigny, Pacy-sur-Eure à Vernon, Evreux à Louviers, Louviers à Elbeuf; 13 juillet 1900, pour la ligne de Magny à Chars ;

5° Une part dans les dépenses de superstructure et au besoin d'infrastructure à la charge de l'Etat en dehors de la contribution de 25,000 francs par kilomètre, fournie par la compagnie.

C'est ainsi que la loi du 14 juin 1897 décide que par application des dispositions de l'art. 8 de la convention du 17 juillet 1883, la compagnie subviendra à la totalité des dépenses mises à la charge de l'Etat par l'art. 4 de la dite convention pour l'établissement des lignes d'Issy à Viroflay, de Courcelles à Passy et au Champ-de-Mars, en les imputant sur le compte de 160 millions de francs ouvert en remboursement de la dette de la compagnie.

b. — Application du système de la garantie d'intérêt sur de nouvelles bases.

α. — Compte unique des recettes et des dépenses par exercice.

La division des concessions accordées à la *Compagnie de l'Ouest*, en deux réseaux, l'ancien et le nouveau réseau, division établie par les conventions de 1859, et servant de base au mode de calcul de la garantie d'intérêt, est supprimée.

L'art. 9 de la convention du 17 juillet 1883 décide qu'il sera dressé à partir du 1^{er} janvier 1883 un compte unique des recettes et des dépenses par exercice.

Le compte des recettes comprendra :

1° Les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part, revenant à la *Compagnie de l'Ouest*, des produits des chemins de fer de petite et de grande ceinture et de ceux des lignes exploitées par la *Compagnie de l'Ouest* pour le compte de tiers avec approbation du Gouvernement ;

2° Les annuités reçues par la Compagnie, en représentation des subventions et des participations de l'Etat pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par celles de 1883 au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte d'exploitation complète ;

3° Les annuités, reçues par la Compagnie, pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses des secondes voies, établies par ordre du Ministre des Travaux publics.

Le compte des dépenses comprendra :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris les allocations de la Compagnie pour les caisses de retraites, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies, et le fonds fixe d'amortissement des actions ;

2° Les subventions à des correspondances par terre ou par eau, autorisées par l'administration supérieure ainsi que les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature, incombant à la *Compagnie de l'Ouest*, pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la *Compagnie de l'Ouest*, en vertu des traités qui sont ou seront approuvés par le Ministre des Travaux publics ;

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la Compagnie et dûment justifiées :

Pour le rachat, la construction, la mise en service et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de 35.000.000 de francs) des lignes en exploitation complète ;

Pour la réparation des dommages après la guerre de 1870-1871.

Pour liquider les insuffisances des exercices antérieurs, non encore réglés, en y comprenant les charges résultant de la ligne de Falaise à Berjou depuis le 1^{er} janvier 1878.

Pour les travaux et dépenses complémentaires à faire, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, confor-

mément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics.

Le solde des comptes des recettes et des dépenses constituera le revenu net de chaque année.

Quand le compte des recettes sera inférieur au compte des dépenses calculées comme il vient d'être dit, augmenté du revenu réservé aux actionnaires et fixé à l'avenir à 11.550.000 francs correspondant à un dividende de 38 fr. 50 par action, l'Etat versera le montant de l'insuffisance à titre de garantie d'intérêt.

On a souvent comparé le système de la garantie d'intérêt accordé en 1883, à celui qu'organisaient les conventions de 1859. Celles-ci et les conventions postérieures, que nous avons analysées dans le précédent chapitre, se bornaient à cautionner la *Compagnie de l'Ouest* au regard de ses prêteurs, les obligataires. Les conventions de 1883, au contraire, assurent aux actionnaires l'intégralité d'un dividende.

Il faut bien remarquer cependant que cette différence est plus théorique que pratique. « En fait, dit M. Berthélemy, les conventions de Franqueville, presque aussi bien que les conventions Raynal, se trouvaient assurer la stabilité du dividende, puisque les premières autorisaient les compagnies à réserver les sommes nécessaires pour le distribuer. Pour qu'une différence se manifestât à cet égard, entre les conventions de 1859 et les conventions de 1883, il fallait que les compagnies à partir de 1859 aient des recettes inférieures à ce qu'elles étaient autorisées à réserver sur l'ensemble des bénéfices, or il n'apparaissait pas possible que cette éven-

tualité fût réalisable, alors que la création d'affluents aux lignes principales venait sensiblement augmenter le trafic. Elle ne s'est d'ailleurs réalisée que pendant l'année 1870 ; si l'on fait abstraction de ces circonstances exceptionnelles et forcément passagères, on reconnaîtra que ces dividendes réservés se trouvaient en fait des dividendes certains, presque autant dire des dividendes garantis » (1).

Cela est si vrai, que pour la *Compagnie de l'Ouest*, les dividendes des actionnaires sont restés après les conventions de 1883 ce qu'ils étaient auparavant (2).

La principale modification apportée en 1883, est la prorogation du délai pendant lequel l'Etat s'oblige à la garantie d'intérêt.

Nous savons en effet qu'en vertu de l'art. 7 de la convention du 29 juillet 1858, l'Etat avait consenti à garantir la *Compagnie de l'Ouest* pendant une période de 50 années à partir du 1^{er} janvier 1865, soit jusqu'au 31 décembre 1915. Or l'art. 8 de la convention de 1883, décide que la garantie d'intérêt sera accordée jusqu'au 31 décembre 1935. En présence de cette date précise, l'Etat n'a pas eu avec la *Compagnie de l'Ouest*, les difficultés qu'il a rencontrées vis-à-vis des *Compagnies d'Orléans* et du *Midi*, au sujet de la durée de la garantie d'intérêt, durée qui pour ces dernières compagnies n'est pas fixée dans les conventions de 1883.

Les avances faites par l'Etat au titre de la garantie

(1) BERTHÉLEMY : *Traité de Droit administratif*, p. 642.

(2) Cf. chap. III, 1^{re} partie.

d'intérêt, ainsi que leurs intérêts simples à 4 %, seront remboursés par la compagnie au moyen des excédents produits dans les années où le revenu net calculé ainsi que nous l'avons dit, dépassera le revenu réservé aux actionnaires.

Par cette clause l'Etat transforme le minimum de dividende garanti aux actions de l'*Ouest*, en un maximum qui ne pourra être dépassé que le jour où la compagnie aura remboursé l'intégralité de la dette contractée par elle du chef de la garantie d'intérêt.

S'il se produit des excédents libres, ils devront être employés à compenser les insuffisances constatées ou prévues des lignes en exploitation partielle, dont nous parlerons tout à l'heure. Ce n'est que dans le cas où les excédents du revenu net ne seraient pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle qu'ils appartiendraient aux actionnaires, avec cette restriction que lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète dépasserait 15.000.000 de francs, l'excédent serait partagé à raison de $\frac{2}{3}$ pour l'Etat et $\frac{1}{3}$ pour la Compagnie.

β. — *Compte d'exploitation partielle.*

La convention de 1883, art. 11, décidait que jusqu'au 1^{er} janvier, suivant l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'art. 1 de cette convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875, donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'exploitation partielle.

On devait porter chaque année dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation.

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'Etat dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète déversés au compte des lignes en exploitation partielle.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent des charges devait être porté au compte de premier établissement.

Chaque année la Compagnie devait rapporter au compte d'exploitation complète, celles des lignes terminées dont les charges seraient, d'une manière continue couvertes par l'excédent du revenu net déversé les années précédentes du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle.

Cette clause d'exploitation partielle, était exorbitante : elle allait à l'encontre du but poursuivi par l'Etat dans les conventions de 1883 à savoir l'achèvement rapide des lignes du programme de 1875, et de celles nouvellement concédées. La *Compagnie de l'Ouest* avait intérêt à retarder indéfiniment l'achèvement de ce nouveau réseau puisque l'exploitation des lignes nouvelles, qui assurément ne devaient pas être productives, était laissée aux risques et périls de l'Etat, bien qu'exploitées par une compagnie qui chercherait à administrer économiquement les nouveaux tronçons.

Les protestations du Parlement obligèrent la *Compagnie de l'Ouest* à accepter la modification des clauses de l'art. 11 de la convention du 17 juillet 1883.

La convention du 20 juin 1889, approuvée par la loi du 7 janvier 1890, décide que par dérogation aux dispositions de l'art. 11 de la convention de 1883, les lignes comprises dans la convention du 31 décembre 1875, qui seront à la date du 1^{er} janvier 1890 exploitées dans toute leur étendue, seront, à partir de cette date, reportées du compte provisoire d'exploitation partielle, au compte d'exploitation complète.

Quant aux lignes en construction, ou partiellement exploitées, elles seront portées au compte d'exploitation complète à partir du 1^{er} janvier suivant leur mise en exploitation dans toute leur étendue.

Enfin, la convention du 24 novembre 1891, approuvée par la loi du 28 juillet 1892, complète la convention du 20 juin 1889 pour le report au compte d'exploitation complète des lignes comprises dans la convention du 31 décembre 1875, en reportant du compte d'exploitation partielle, au compte d'exploitation complète, les lignes désignées à l'art. 1 de la convention du 17 juillet 1883, qui seront à la date du 1^{er} janvier 1892 exploitées dans toute leur étendue. Pour celles de ces lignes qui seront encore à construire, en construction ou partiellement exploitées, elles seront reportées du compte d'exploitation partielle, au compte d'exploitation complète, à partir du 1^{er} janvier, suivant leur mise en exploitation dans toute leur étendue.

A l'heure actuelle il ne reste donc plus rien des clauses primitives de l'art. 11 de la convention de 1883.

III. *Conditions du rachat.*

L'art. 15 de la convention du 17 juillet 1883 réserve

à l'Etat le droit de racheter la concession entière de la *Compagnie de l'Ouest*, conformément aux dispositions de l'art. 37 du cahier des charges du 11 juin 1859 dispositions que nous avons analysées dans le chapitre précédent.

Rappelons la teneur de cet article : pour régler le prix du rachat on se basera sur les produits nets obtenus pendant les sept années précédant celle où le rachat sera effectué, en déduisant les produits nets moyens des deux plus faibles années et en établissant le produit net moyen des cinq autres.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

L'art. 15 de la convention du 17 juillet 1883 complète le cahier des charges sur trois points :

1° La Compagnie pourra demander que toute la ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée non d'après son produit net, mais d'après ce que la Compagnie aura réellement dépensé pour son établissement (1);

(1) Il convient de rapprocher de cette disposition l'art. 12 de la loi du 23 mars 1874, connue sous le nom de *Loi Montgolfier*. « En ce qui concerne les compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'art. 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze années soient évaluées

2° Outre l'annuité prévue à l'art. 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle et à ses frais, avec l'approbation du Ministre des Travaux publics sur toutes les lignes de son réseau, sauf déduction de 1/15 pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux ;

3° Le prix total du rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires, fixé à 11,550,000 francs, augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts.

Chacune de ces dispositions présentant des difficultés d'interprétation, nous aurons à les commenter dans la deuxième partie de cet ouvrage, consacrée spécialement à l'étude du rachat.

non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement. »

Nous n'avons pas parlé, dans le chapitre précédent, de la loi du 23 mars 1874, parce qu'elle présente un caractère très particulier. Comme le remarque M. Astre, « alors qu'auparavant les rapports financiers qui devaient prendre naissance entre l'Etat et les compagnies avaient toujours été réglés par les conventions, c'est-à-dire par voie contractuelle, c'était par voie législative que cette modification des conditions du rachat était introduite. Le Parlement s'élevait en juge du litige qui s'élevait entre les compagnies et l'Etat, et le tranchait par un vote unilatéral, au moins dans la forme, et la question aurait pu se poser de savoir dans quelle mesure cette disposition était opposable aux concessionnaires en ce qui touchait les lignes de moins de quinze ans antérieurement concédées.

Aujourd'hui, en présence des dispositions de l'art. 15 de la convention de 1883, la question a perdu de son intérêt.

IV. *Conventions avec les chemins de fer du réseau de l'Etat.*

Nous signalerons, en terminant l'examen de la convention du 17 juillet 1883, l'art. 17 qui règle les rapports existant entre la *Compagnie de l'Ouest* et le *réseau de l'Etat*, au sujet des lignes d'accès de ce dernier réseau sur Paris. L'administration du réseau de l'Etat aura le droit de faire circuler ses trains entre Chartres et Paris aux conditions suivantes :

1° L'administration des chemins de fer de l'Etat paiera à la *Compagnie de l'Ouest* comme rétribution un droit égal à 40 % de la recette brute réalisée sur le parcours de cette ligne ;

2° Elle sera affranchie de toute redevance pour loyer et frais d'exploitation dans les gares de Chartres et de Paris (Montparnasse et Vaugirard).

3° Les dépenses du service de la traction ne sont pas comprises dans celles des gares communes ; chaque administration pourvoira elle-même à son service dans des locaux spéciaux.

Telles sont les principales clauses des conventions qui à l'heure actuelle déterminent l'étendue de la concession accordée par l'Etat à la *Compagnie de l'Ouest*.

Nous connaissons l'histoire de cette Compagnie. Nous grouperons dans le chapitre suivant les documents statistiques qui permettront de connaître son développement dans le passé et sa situation actuelle.

CHAPITRE III

Situation financière et économique de la Compagnie de l'Ouest : Documents et Statistiques.

Nous allons grouper dans ce chapitre l'ensemble des documents et statistiques, donnant une idée exacte de l'étendue des diverses concessions faites par l'Etat à la *Compagnie de l'Ouest*, permettant de se rendre compte de son histoire financière, et de suivre son développement économique.

Ces documents serviront de base à la discussion de la question du rachat.

Nous allons présenter successivement les tableaux indiquant :

- 1° Les emprunts de la Compagnie ;
- 2° Le capital réalisé au 31 décembre 1906 ;
- 3° Les dépenses d'établissement au 31 décembre 1906 ;
- 4° Les résultats de l'exploitation ;
- 5° Les dividendes payés ;
- 6° Les avances de l'Etat ;
- 7° L'état du matériel roulant au 31 décembre 1906 ;
- 8° Les travaux complémentaires et dépenses extraordinaires de la voie ;
- 9° La constitution du réseau.

I. — Emprunts de la Compagnie de l'Ouest au 31 décembre 1906 (1).

	NOMBRE		PRODUIT		
	de Titres en circulation	de Titres amortis	des Titres en circulation	des Titres amortis	Ensemble
Anciens emprunts	46.460	25.469	13.662.200 00	23.882.100 00	37.544.300 00
Obligations de la Compagnie :					
Emissions antérieures à l'exercice 1906					
1 ^{re} Série 3 %/., Jouissance janvier et juillet	3.416.081	770.525	923.175.164 35	226.495.854 69	1.149.671.019 04
2 ^o Série 3 %/., Jouissance avril et octobre.	1.363.685	136.789	576.931.754 01	56.435.375 34	633.367.129 35
3 ^o Série 2 1/2 %/., Jouissance avril et octob.	341.077	23.219	143.201.344 02	9.827.593 96	153.028.937 98
Emissions de 1906					
2 ^o Série 3 %/., Jouissance avril et octobre.	18.927	100	8.305.674 90	43.882 68	8.349.557 58
3 ^o Série 2 1/2 %/., Jouissance avril et octob.	5.350	...	2.138.214 88	» »	2.138.214 88
TOTAL DES OBLIGATIONS	4.843.120	930.633	1.653.752.152 16	292.802.706 67	1.946.554.858 83

(1) Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Ouest du 30 mars 1907. P. 79.

(2) Remarquons, que la charge annuelle en intérêts, amortissement et frais accessoires, ressort en moyenne à 4,50 %/ et correspond, déduction faite de l'amortissement du capital reçu, à un taux d'intérêt de 3,83 %/., Rapport du Conseil d'Administration du 30 mars 1907. Page 27.

II

Capital réalisé au 31 décembre 1906 (1).

Actions.	150.000.000 »
Anciens emprunts.	37.544.300 »
Obligations de la Compagnie. . .	1.946.554.858 83
Subventions (164.384.906,06). . .	Mémoire (compensées avec dépenses)
TOTAL.	2.134.099.158 83

(1) Rapport du Conseil d'Administration de la *Compagnie de l'Ouest*.
30 mars 1907. Page 79.

III

Dépenses d'établissement au 31 décembre 1906 (1).

	TRAVAUX ET DÉPENSES		
	A la charge de la Compagnie	Au compte de l'Etat et de divers	TOTAL
Compte d'établissement :			
1 ^o Lignes en exploitation complète.....	1.801.806.031 46	270.669.795 81	2.072.475.827 27
2 ^o Lignes en exploitation partielle ou en construction.	20.035.841 45	27.357.545 00	47.393.386 51
3 ^o Approvisionnements généraux.....	21.767.415 76	» »	21.767.415 76
Compte annexe :			
Prime sur titres des anciens emprunts convertis ou remboursés par anticipation.....	672.424 09	» »	672.424 09
	1.844.281.712 76	298.027.340 90	2.142.309.053 66

(1) Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Ouest, 30 mars 1907. p. 78.

IV

Résultats généraux de l'exploitation Compagnie de l'Ouest (1).

ANNÉES	Longueurs moyennes exploitées	Recettes totales	Dépenses totales	Produit net total	PAR KILOMÈTRE			Rapport pour cent des dépenses aux recettes (non compris les exploits annexes)
					Recettes	Dépenses	Produit net	
Kil ^{es}	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	
1867	2.060	88.585.000	50.953.000	37.632.000	43.000	24.700	18.300	54,9
1868	2.123	85.549.000	47.925.000	37.624.000	40.300	22.600	17.700	53,6
1869	2.172	88.099.000	47.703.000	40.396.000	40.500	21.900	18.600	52,9
1870	2.013	79.908.000	42.593.000	37.315.000	39.700	21.200	18.500	51,9
1871	2.031	92.008.000	47.087.000	44.921.000	45.300	23.200	22.100	49,7
1872	2.304	96.579.000	55.432.000	41.147.000	41.900	24.100	17.800	55,3
1873	2.397	95.245.000	58.091.000	37.154.000	39.700	24.200	15.500	58,7
1874	2.476	97.434.000	58.340.000	39.094.000	39.300	23.500	15.800	58,9
1875	2.505	103.610.000	60.461.000	43.149.000	41.300	24.100	17.200	56,8
1876	2.515	107.832.000	62.817.000	45.015.000	42.900	25.000	17.900	56,8
1877	2.569	105.993.000	63.479.000	42.514.000	41.300	24.700	16.500	58,4
1878	2.671	119.213.000	71.751.000	47.462.000	44.600	26.800	17.800	58,6
1879	2.800	120.099.000	74.364.000	45.735.000	42.900	26.500	16.300	61,0
1880	2.937	128.729.000	78.209.000	50.520.000	43.800	26.600	17.200	58,9
1881	3.035	130.734.000	76.258.000	54.476.000	43.100	25.200	17.900	57,0
1882	3.089	134.959.000	76.717.000	58.242.000	43.700	24.800	18.900	55,9
1883	3.773	138.517.000	79.304.000	59.213.000	36.700	21.000	15.700	56,7
1884	4.021	137.947.000	80.572.000	57.375.000	34.300	20.100	14.200	57,5
1885	4.179	134.128.000	79.883.000	54.245.000	32.100	19.100	13.000	58,3
1886	4.312	134.196.000	78.942.000	55.254.000	31.100	18.300	12.800	57,8
1887	4.377	136.637.000	77.994.000	58.643.000	31.200	17.800	13.400	56,1
1888	4.490	137.636.000	80.136.000	57.500.000	30.600	17.800	12.800	57,4
1889	4.625	150.086.000	82.905.000	67.181.000	32.400	17.900	14.500	54,8
1890	4.721	145.539.000	84.185.000	61.354.000	30.800	17.800	13.000	57,2
1891	4.789	151.246.000	87.876.000	63.370.000	31.600	18.400	13.200	58,9
1892	5.172	152.523.000	91.352.000	61.171.000	29.500	17.700	11.800	60,7
1893	5.224	154.347.000	95.758.000	58.589.000	29.500	18.300	11.200	62,7
1894	5.330	158.567.000	98.194.000	60.373.000	29.700	18.400	11.300	62,1
1895	5.388	161.888.000	100.909.000	60.979.000	30.000	18.700	11.300	62,1
1896	5.462	168.402.000	103.510.000	64.892.000	30.800	18.900	11.900	62,0
1897	5.566	171.005.000	103.304.000	67.701.000	30.700	18.500	12.200	61,0
1898	5.620	(2) 177.744.000	102.834.000	74.910.000	31.627	18.298	13.329	58,4
1899	5.639	(2) 182.915.000	105.780.000	77.135.000	32.437	18.759	13.678	58,5
1900	5.616	(2) 191.976.000	119.179.000	72.797.000	34.183	21.221	12.962	62,4
1901	5.666	(2) 183.316.000	118.587.000	64.729.000	32.354	20.930	11.424	65,1
1902	5.711	(2) 184.838.000	113.058.000	71.780.000	32.365	19.796	12.569	61,4
1903	5.786	(2) 190.862.000	111.198.000	79.664.000	32.987	19.218	13.769	58,6
1904	5.829	(2) 192.144.000	107.750.000	84.394.000	32.963	18.485	14.478	56,4
(3)								

(3)

(1) Statistique des chemins de fer français (Ministère des Travaux Publics). Première partie. Page 125 (1906).

(2) Les chiffres de cette colonne tiennent compte des résultats des exploitations annexes.

(3) Les résultats concernant les années 1905 et 1906 sont les suivants :

	1905	1906
Longueurs moyennes exploitées.....	5.843	5.849
Recettes des lignes en exploitation complète..	197.867.192 06	207.958.053 90
Dépenses des lignes en exploitation complète..	110.052.407 52	118.332.207 26
Produit net.....	87.814.784 54	89.625.846 64

(Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Ouest, 30 mars 1907).

V

*Dividendes payés aux actionnaires de la Compagnie
de l'Ouest (1).*

ANNÉES	Frs.
1855	50,00
1856	40,00
1857	37,50
1858	33,00
1859	37,50
1860	37,50
1861	42,50
1862	35,00
1863	37,50
1864	39,00
1865	37,50
1866	35,00
1867	35,00
1868	35,00
1869	35,00
1870	20,00
1871	35,00
1872	35,00
1873	35,00
1874	35,00
1875	35,00
1876	35,00
1877	35,00
1878	35,00
1879	35,00
1880	35,00
1881	35,00
1882	35,00
1883	37,00
1884	37,00
1885	37,00
1886	37,00
1887	38,00
1888	38,00
1889	38,50
1890	38,50
1891	38,50
1892	38,50
1893	38,50
1894	38,50
1895	38,50
1896	38,50
1897	38,50
1898	38,50
1899	38,50
1900	38,50
1901	38,50
1902	38,50
1903	38,50
1904	38,50 (2)

(1) Statistique des Chemins de fer français (Ministère des Travaux Publics).
1906. Page 131.

(2) Dividende de l'exercice 1905 : 38,50. Dividende de l'exercice 1906 : 38,50.

VI

*Garantie d'intérêt aux Compagnie de Chemins de fer
français d'intérêt général, de 1863 à 1904* (1).

1° Antérieurement aux Conventions de 1883 (2).

ANNÉES	OUEST	EST	ORLÉANS	MIDI
	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS
1863	»	»	»	»
1864	»	13.958.183	»	»
1865	4.901.563	11.613.475	8.866.499	2.115.643
1866	4.944.361	9.633.578	8.196.256	266.802
1867	4.592.652	8.814.340	7.044.248	— 230.069
1868	5.817.043	9.757.641	13.243.937	— 41.095
1869	5.454.803	4.624.116	11.282.358	899.334
1870	9.890.933	21.918.439	18.725.806	9.416.011
1871	8.002.445	10.239.425	7.710.144	— 276.784
1872	12.588.117	1.784.847	9.973.645	5.602.359
1873	16.342.015	5.470.041	15.554.108	2.317.024
1874	18.577.993	11.161.433	17.430.102	2.193.352
1875	15.619.211	7.192.609	7.438.725	4.336.925
1876	13.403.356	10.031.623	11.048.987	3.341.784
1877	16.786.918	13.514.163	13.888.261	4.335.025
1878	14.117.871 (4)	6.451.579	6.877.500	2.816.895
1879	15.779.755	11.390.943	9.408.683	1.829.901
1880	13.027.700	160.953	— 3.737.961	— 6.077.338
1881	10.094.948	— 3.200.723	— 10.210.996	— 6.227.107
1882	7.244.538	— 463.723	— 8.982.850	— 3.925.489
1883 (3)	»	—	— 2.813.463	— 3.621.998
TOTAUX.	197.186.222	154.052.942	140.944.439	19.071.175

(1) Statistique des Chemins de fer français (Ministère des Travaux Publics). 1906. Page 139.

(2) Les chiffres du présent tableau indiquent les sommes dues par l'Etat ou réclamées à l'Etat pour chaque exercice, et non les sommes payées par l'Etat. En outre, les versements effectués ou à effectuer par les Compagnies sont imputables sur les intérêts de leurs dettes, et non sur le capital. Les totaux ne peuvent donc concorder avec ceux des comptes de la garantie.

Il y a aussi à noter que, pour la *Compagnie de l'Est*, la convention de 1873 (lignes cédées à l'Allemagne) a réduit le capital de la dette de cette compagnie de 42.061.528 fr. 37.

Les chiffres précédés du signe (—) indiquent les remboursements faits ou à faire par les Compagnies.

(3) Pour certaines Compagnies, la garantie de l'année d'exploitation 1883 a été liquidée conformément aux anciennes conventions, et, pour d'autres, conformément aux conventions nouvelles.

(4) Y compris 872.432 francs, supplément de la garantie pour l'ensemble des années 1865 à 1878,

Garantie d'intérêt aux Compagnies de Chemins de fer français d'intérêt général de 1863 à 1904 (1) (suite).

2° Postérieurement aux Conventions de 1883 (2).

Années d'exploit- ation	OUEST	EST	ORLÉANS	PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE		MIDI	Ensemble pour les grandes Compagnies
				Réseau principal	Rhône au Mont-Cenis		
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
1883	5.797.995	»	»	»	»	»	5.797.995
1884	10.779.956	7.993.829	5.394.345	8.906.588	2.705.099	7.714.745	43.494.563
1885	14.119.684	9.621.047	15.134.498	19.548.638	2.590.706	14.020.461	75.035.034
1886	13.577.404	12.113.957	17.746.792	21.342.358	2.633.570	16.455.606	83.869.687
1887	10.348.585	12.191.573	16.494.030	13.566.745	2.285.755	12.718.745	67.605.433
1888	12.609.919	10.427.086	15.857.830	10.130.374	2.649.798	12.186.465	63.861.472
1889	3.196.601	5.287.496	8.612.952	1.147.020	2.395.856	10.595.469	28.941.354
1890	14.029.464	10.964.241	12.463.136	2.000.000	2.586.776	10.796.096	52.839.713
1891	12.148.623	13.480.146	11.798.848	2.000.000	2.729.860	14.205.750	56.363.227
1892	17.886.185	17.771.149	12.564.942	15.000.000	2.400.000	18.746.832	84.369.108
1893	21.095.944	16.435.333	12.095.051	25.000.000	2.236.000	17.988.112	94.850.440
1894	19.602.001	16.853.642	12.938.971	14.000.000	2.600.000	12.400.715	78.395.329
1895	20.214.431	13.514.433	6.959.048	»	2.200.000	9.832.056	52.719.968
1896	16.507.552	6.745.225	1.913.285	(3) »	(4) »	8.901.717	34.067.779
1897	14.406.874	5.668.649	1.991.212	»	»	2.402.778	24.469.513
1898	9.789.661	2.911.194	2.157.966	(5)	»	2.058.817	12.601.706
1899	8.072.841	4.353.481	3.076.944	»	»	1.228.199	1.870.615
1900	12.691.984	10.682.047	802.499	»	»	2.613.111	3.820.549
1901	25.693.686	1.830.301	194.711	10.560.632	»	8.583.150	46.473.058
1902	19.288.001	2.901.118	517.169	787.671	»	3.749.147	26.208.768
1903	14.048.901	900.429	3.691.924	»	»	1.939.861	11.396.609
1904	9.911.076	2.890.260	3.231.191	»	»	365.504	3.424.121
(6)							
Totaux.	305.817.368	147.884.202	138.292.536	171.709.406		188.775.328	952.475.840

(1) Statistique des Chemins de fer français (Ministère des Travaux Publics 1906). Page 140.

(2) Les chiffres du présent tableau indiquent les sommes dues par l'Etat ou réclamées à l'Etat pour chaque exercice et non les sommes payées par l'Etat. En outre, les versements effectués ou à effectuer par les Compagnies sont imputables sur les intérêts de leurs dettes, et non sur le capital. Les totaux ne peuvent donc concorder avec ceux des comptes de garantie.

Pour certaines Compagnies, la garantie de l'année d'exploitation 1883 a été liquidée conformément aux anciennes conventions, et, pour d'autres, conformément aux conventions nouvelles.

(3) La convention du 17 mai 1897, approuvée par la loi du 24 janvier 1898, a arrêté à 4.500.000 fr. les sommes qui pouvaient encore être dues par l'Etat à la Compagnie pour les années d'exploitation 1885 à 1896 inclusivement, ladite somme de 4.500.000 francs devant être soldée au moyen des ressources propres de la Compagnie.

(4) En vertu de la convention du 14 juin 1897, approuvée par la loi du 18 février 1898, les sommes qui pourraient encore être dues par l'Etat à la Compagnie pour les années d'exploitation 1892 à 1896 inclusivement, de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, ont été converties en annuité de 146.000 francs payable jusqu'à l'expiration de la concession (31 décembre 1958). En outre, la ligne du Rhône au Mont-Cenis a été incorporée à l'ancien réseau de la Compagnie P.-L.-M., à partir du 1^{er} janvier 1897.

(5) La Compagnie a versé, pour l'année d'exploitation 1898 et à titre de partage des bénéfices, une somme de 1.248.910 francs.

(6) Les résultats de 1905 et 1906 pour le réseau de l'Ouest sont les suivants :

1905. Montant de la garantie de l'Etat. 7.484.315,37
1906. Montant de la garantie de l'Etat. 5.964.113,15

Rapport du Conseil d'Administration, 30 mars 1907. Page 17. 81.

VII

Etat du matériel roulant, au 31 décembre 1906 (1)

Voie Normale.

Locomotives.	1,625
Locomoteurs et voitures motrices (électricité) . . .	15
Voitures à voyageurs (non compris 5 voitures motrices)	4,616
Fourgons, wagons divers et wagons à marchandises (y compris les wagons de terrassement). . . .	30,876

Voie étroite.

Locomotives.	31
Voitures à voyageurs	62
Wagons	450

(1) Rapport du Conseil d'Administration de la *Compagnie de l'Ouest* du 30 mars 1907. Page 35.

VIII

Travaux complémentaires et dépenses extraordinaires de la voie (1).

Années	Travaux complémentaires proprement dits (y compris l'établis- sement anticipé de secondes voies)	Travaux au compte des 160 millions	Dépenses extraordinaires de la voie (2)
1887	10.134.500	5.097.200	4.878.700
1888	8.917.900	6.394.000	5.765.900
1889	12.611.100	3.712.300	5.616.900
1890	5.366.300	2.009.700	5.710.300
1891	4.433.200	1.893.900	5.407.100
1892	5.476.900	8.916.400	5.295.400
1893	4.615.300	2.113.300	6.868.500
1894	4.830.400	2.371.300	6.954.000
1895	3.061.200	2.385.100	7.119.300
1896	3.091.300	2.837.100	8.456.300
1897	4.860.100	8.142.600	8.262.700
1898	5.281.500	32.577.000	8.770.600
1899	7.561.400	35.145.600	8.240.600
1900	8.673.800	10.741.900	9.508.400
1901	7.486.900	6.203.900	7.890.800
1902	7.643.400	6.966.700	6.735.500
1903	6.739.000	5.911.800	4.574.500
1904	4.057.500	1.420.200	3.742.000
1905	3.906.100	961.200	4.691.400
1906	3.625.500	— 139.400	4.693.700
Totaux.	122.373.300	145.661.800	129.182.600
TOTAL GÉNÉRAL.		397.217.700	

(1) Rapport du Conseil d'Administration de la *Compagnie de l'Ouest*,
30 mars 1907. Page 31.

(2) Sans déduction des rentrées provenant de règlement d'inventaire,
de bénéfices sur ventes de vieux matériaux, etc.

IX

Constitution du Réseau (1).

Années	DATES	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS	LONGUEUR OUVERTE	
			Compte d'exploita- tion complète	Compte d'exploita- tion partielle
			kilom.	kilom.
1837	26 Août. . . .	De Paris à Saint-Germain (ancienne gare du Pecq).	18	»
1839	4 id.	D'Asnières à Versailles (R. D.)	18	»
1840	10 Septembre.	De Paris à Versailles (R. G.).	17	»
1843	9 Mai	Des Aiguilles de Colombes à Rouen (R. G.).	127	»
1847	22 Mars. . . .	Des Aiguilles de Sotteville au Havre	94	»
»	14 Avril. . . .	Du Vésinet à Saint-Germain (déduction faite de la portion de ligne supprimée du Vésinet à l'ancienne gare du Pecq).	2	»
1848	1 ^{er} Août. . . .	De Malaunay à Dieppe.	50	»
1849	12 Juillet. . .	Des Aiguilles de Viroflay à Chartres.	72	»
1851	28 Avril. . . .	D'Asnières à Argenteuil (ancienne gare).	4	»
1852	20 Juillet. . .	Raccordement de Viroflay.	1	»
»	7 Septembre.	De Chartres à La Loupe.	37	»
1854	16 Février . .	De La Loupe à Nogent-le-Rotrou.	24	»
»	2 Mai	De Batignolles à Auteuil.	7	»
»	1 ^{er} Juin	De Nogent-le-Rotrou au Mans.	63	»
1855	1 ^{er} Juillet. . .	De Mantes à Lisieux.	133	»
»	14 Août. . . .	Du Mans à Laval.	89	»
»	29 Décembre.	De Lisieux à Caen (Gare provisoire)	48	»
1856	25 Février . .	De Beuzeville à Fécamp (Gare provisoire)	18	»
»	15 Mars. . . .	Des Aiguilles de la Petite-Croix à Alençon.	52	»
1857	15 Avril. . . .	De Laval à Rennes.	73	»
»	1 ^{er} Septembre.	De la Gare provisoire à la Gare définitive de Caen	1	»
1858	1 ^{er} Février . .	D'Alençon à Argentan.	43	»
»	1 ^{er} Juillet. . .	De Lisieux à Pont-l'Évêque.	18	»
»	17 id.	De Caen à Cherbourg.	131	»
»	1 ^{er} Septembre.	De la Gare provisoire à la Gare définitive de Fécamp.	2	»
1859	1 ^{er} Février . .	D'Argentan à Mézidon.	43	»
»	1 ^{er} Novembre.	De Coulibœuf à Falaise.	7	»
1860	1 ^{er} Mai	De Lison à Saint-Lô.	19	»
1862	7 Juillet. . . .	De Pont-l'Évêque à Honfleur.	25	»
»	21 Septembre.	De Rennes à Redon.	70	»
1863	22 Mars. . . .	Du Mans à Sablé.	48	»
»	1 ^{er} Juillet. . .	De Pont-l'Évêque à Trouville.	11	»
»	6 id.	De Colombes à la ligne du Nord (déduction faite de la portion de ligne supprimée de Colombes à l'ancienne gare d'Argenteuil).	1	»
»	7 Septembre.	De Rennes à Guingamp.	131	»
»	7 Décembre.	De Sablé à Angers.	47	»
1864	15 Juin. . . .	De Saint-Cyr à Dreux.	59	»
»	27 id.	De Rennes à Saint-Malo.	81	»
1865	26 Avril. . . .	De Guingamp à Brest.	118	»
»	24 Juillet. . .	De Serquigny à la ligne de Paris à Rouen.	57	»
1866	2 id.	D'Argentan à Flers.	43	»
»	1 ^{er} Octobre . .	De Dreux à Laigle.	60	»
»	5 Novembre.	De Laigle à Conches et Romilly.	40	»
»	6 id.	De Laval à Mayenne.	20	»
1867	1 ^{er} Février . .	D'Auteuil au Chemin de Ceinture (R. D.): ligne de Ceinture (R. G.), y compris le raccordement avec la gare de Vaugirard.	11	»
»	1 ^{er} id.	Embranchement du Champ-de-Mars, 3 kil. supprimé le 29 février 1868).	»	»
»	18 Avril. . . .	De Rouen à Amiens (pour un tiers)	44	»

(1) Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Ouest, 31 mars 1906.

Constitution du Réseau (suite).

Années	DATES	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS	LONGUEUR OUVERTE	
			Compte d'exploita- tion complète	Compte d'exploita- tion partielle
			kilom.	kilom.
1867	23 Avril. . . .	De Saint-Pierre-du-Vauvray à Louviers . .	7	
"	5 Août. . . .	De Laigle à Surdon	41	"
"	23 id. . . .	De Glos-Montfort à Pont-Audemer (Incor- poration au réseau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploi- tation effective par la Compagnie, 1 ^{er} sep- tembre 1892)	16	"
"	16 Septembre.	De Fiers à Vire	29	"
"	1 ^{er} Octobre . .	De Vitré à Fougères (Exploitation par la Compagnie 11 janvier 1883).	36	"
1868	4 id. . . .	De Pontoise à Gisors.	40	"
"	9 Novembre .	De Fiers à Berjou-Pont-d'Ouilly.	19	"
"	28 Décembre .	De Pont-de-l'Arche à Gisors (Incorporation au réseau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effective par la Compagnie, 1 ^{er} septembre 1892)	53	"
1869	25 Mars. . . .	Raccordement du Chemin de Ceinture (R. D.) avec la ligne d'Auteuil.	2	"
"	15 Juillet. . .	D'Inval à Vernonnet (Incorporation au ré- seau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effective par la Compagnie, 1 ^{er} septembre 1892). . . .	35	"
"	6 Décembre .	De Briouze à la Ferté-Macé (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} mai 1886)	14	"
1870	15 Mai	De Vernonnet à Vernon (Incorporation au réseau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effec- tive par la Compagnie, 1 ^{er} septembre 1892). .	2	"
"	4 Juillet. . . .	De Vire à Granville	57	"
"	18 id. . . .	De Gisors à Gournay.	25	"
1871	13 Août. . . .	De Chars à Magny (Exploitation par la Com- pagnie le 22 août 1900)	12	"
"	20 Novembre .	De Saint-Brieuc à Quintin	18	"
1872	25 Janvier . .	De Fougères à Saint-Brice (Exploitation par la Compagnie 11 janvier 1883)	18	"
"	10 Mai	D'Evreux-Ville à Louviers (Incorporation au réseau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effective par la Compagnie, 1 ^{er} septem- bre 1892)	26	"
"	1 ^{er} Juillet. . . .	De Quintin à Loudéac	31	"
"	20 Août. . . .	De Gournay à Neuchâtel-en-Bray	40	"
"	10 Octobre . .	De Saint-Brice à Moidrey (Exploitation par la Compagnie 11 janvier 1883) (Dédaction faite de la partie comprise entre Pontorson et Moidrey, supp. en vertu de la loi du 1 ^{er} avril 1897).	23	"
"	16 Décembre	De Loudéac à Pontivy.	23	"
1873	8 Avril. . . .	De Dreux à Saint-Georges (jonction) limite de l'Eure (Exploitation par la Compagnie 1 ^{er} janvier 1884).	8	"
"	1 ^{er} Mai	De la limite du département d'Eure-et-Loir à Acquigny (Incorporation au réseau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effective par la Compagnie, 1 ^{er} septembre 1892)	57	"
"	1 ^{er} id.	De Pacy-sur-Eure à Vernon (Incorporation au réseau, 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effective par la Compagnie, 1 ^{er} septem- bre 1892)	49	"
"	6 id.	D'Alençon à Condé-sur-Huisne (Exploitation par la Compagnie, 19 juillet 1891).	66	"
"	15 id.	De Caen à Berjou-Pont-d'Ouilly	46	"
"	2 Juin.	De Lisieux à Orbec (Exploitation par la Compagnie, 26 août 1881)	19	"

Constitution du Réseau (suite).

Années	DATES	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS	LONGUEUR OUVERTE	
			compte d'exploita- tion complète	Compte d'exploita- tion partielle
			kilom.	kilom.
1873	2 Août. . . .	De Chartres à Dreux (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	42	»
»	22 Décembre.	De Neuchâtel-en-Bray à Dieppe.	34	»
1874	5 Avril. . . .	De Falaise à Berjou (Exploitation par la Compagnie 1 ^{er} mai 1886)	28	»
»	18 Mai.	De Flers (embranchement) à Domfront (Orne).	22	»
»	21 Septembre.	De Domfront (Orne) à Mayenne	37	»
1875	15 Août. . . .	De Louviers à la limite du département de la Seine-Inférieure (Incorporation au réseau 1 ^{er} janvier 1891. Exploitation effective par la Compagnie, 1 ^{er} septembre 1892).	16	»
»	15 id.	De la limite du département de l'Eure à Caudebec-les-Elbeuf (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	3	»
1876	14 Janvier . .	De Caudebec-les-Elbeuf à Elbeuf (Exploitation par la Compagnie 1 ^{er} janvier 1884).	1	»
»	1 ^{er} Juillet . . .	De Motteville à Cleres.	20	»
»	25 Décembre.	De Sablé à Château-Gontier.	30	»
1877	1 ^{er} Octobre . .	De Château-Gontier à Segré.	24	»
»	15 id.	D'Achères à Pontoise	12	»
»	5 Novembre.	De Laval à Gennes-Longuefuye.	30	»
»	23 Décembre.	De Segré à Châteaubriant.	41	»
1878	1 ^{er} Avril. . . .	Raccordement de Grenelle.	1	»
»	15 Juillet . . .	De Mézidon à Dives (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} décembre 1881).	28	»
»	1 ^{er} Octobre . .	D'Harfleur à Montivilliers.	5	»
»	6 Novembre.	De Chemazé à Craon.	15	»
»	20 id.	Raccordements d'Eauplet et de Darnétal	1	»
»	23 Décembre.	De Segré à Angers et embranchement d'Écouflant.	39	»
»	30 id.	De Saint-Lô à Coutances	29	»
»	30 id.	D'Avranches à Dol.	43	»
1879	29 id.	De Coutances à Avranches	44	»
»	29 id.	De Dol à Lamballe.	68	»
1880	11 Juillet. . .	De Motteville à Saint-Valéry-en-Caux et à Cany	38	»
»	30 Août. . . .	De la Hutte-Coulombiers à Mamers	24	»
»	15 Septembre.	D'Alençon à Pré-en-Pail.	26	»
»	22 Novembre.	De Sainte-Gauburge à Gacé.	17	»
1881	3 Janvier . . .	De Mamers à Mortagne (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	38	»
»	1 ^{er} Février . .	De Barentin (gare) à Barentin (ville).	5	»
»	11 Avril. . . .	De Châteaubriant à Massérac	45	»
»	1 ^{er} Mai	De Caen à Dozulé	23	»
»	8 id.	De La Hutte-Coulombiers à Sillé-le-Guil-laume	26	»
»	26 id.	De Pré-en-Pail à Domfront	42	»
»	25 id.	De Couterne à la Ferté-Macé	16	»
»	20 Juin. . . .	Raccordement de la ligne de Paris à Versailles (R. D.) avec celle de Saint-Germain.	2	»
»	20 id.	De Beuzeville à Bolbec	»	5
»	20 id.	De Barentin à Duclair	9	»
»	3 Juillet. . . .	De Neuilly à Isigny	5	»
»	9 Octobre . .	De Gacé à Ticheville-le-Sap	13	»
»	23 id.	De Pré-en-Pail à Mayenne.	45	»
»	23 id.	De Mayenne à la Selle-en-Luitré	47	»
»	13 Novembre.	De Plouaret à Lannion	16	»
»	22 Décembre.	D'Echauffour à Bernay.	47	»
»	28 id.	De Châteaubriant à Rennes	59	»
»	28 id.	De Martigné-Ferchaud à Vitré	40	»

Constitution du Réseau (suite).

Années	DATES	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS	LONGUEUR OUVERTE	
			Compte d'exploita- tion complète	Compte d'exploita- tion partielle
			kilom.	kilom.
1881	28 Décembre .	De Mortagne à Laigle (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	34	»
»	29 id.	De Mortagne à Sainte-Gauburge (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	34	»
»	30 id.	De Ticheville-le-Sap à Mesnil-Mauger	32	»
1882	31 Juillet . . .	De Duclair à Caudebec	15	»
»	31 id.	De Bolbec à Lillebonne	»	9
»	18 Septembre.	D'Orbec à la Trinité-de-Réville	13	»
»	18 id.	De Dives à Beuzeval	2	»
»	13 id.	De Trouville-Deauville à Villers-sur-Mer	9	»
»	30 Novembre.	De Saint-Germain (Ouest) à Saint-Germain (Grande-Ceinture)	3	»
1883	8 Janvier . .	D'Elbeuf à Rouen (Orléans) (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	22	»
»	10 Juin	De Morlaix à Roscoff	28	»
»	35 id.	Embranchement de La Londe (Exploitation par la Compagnie, 1 ^{er} janvier 1884)	2	»
»	22 Octobre . .	Raccordement de Pontorson	1	»
1884	27 Janvier . .	De Sottevast à Coutances	73	»
»	6 Avril	De La Brohinière à Ploërmel	42	»
»	6 id.	De Miniac à la Gouesnière	11	»
»	5 Mai	De Saint-Cloud à l'Etang-la-Ville	15	»
»	26 id.	De Sablé à Sillé-le-Guillaume	44	»
»	20 Juillet . . .	De Beuzeval à Villers-sur-Mer	9	»
»	10 Août	De Segré à Candé	20	»
»	10 id.	De Candé à Saint-Mars-la-Jaille	12	»
1885	18 Mai	De Saint-Mars-la-Jaille à Nantes	47	»
»	18 id.	De Saint-Vincent-des-Landes à St-Nazaire	74	»
»	22 Août	D'Eu à Dieppe	37	»
1886	1 ^{er} Juillet . . .	De Besné-Pont-Château à Pont-Château	2	»
»	27 id.	De Verneuil à Damville	27	»
»	20 Août	D'Aunay à Caen	32	»
1887	18 Avril	De Saint-Brieuc au Légué	6	»
»	10 Juillet . . .	De Dinan à Dinard	18	»
»	21 Août	De Dreux à Maintenon	25	»
»	18 Décembre .	De Mortain-le-Neufbourg à Vire	34	»
1888	2 Janvier . . .	D'Evreux au Neubourg	23	»
»	1 ^{er} Juillet . . .	Du Neubourg à Glos-Montfort	23	»
»	1 ^{er} id.	D'Evreux à Prey	5	»
»	1 ^{er} id.	De Prey à Damville	15	»
»	2 Décembre .	De Pouancé à Laval	56	»
1889	1 ^{er} Mai	Du Champ-de-Mars aux Moulineaux	5	»
»	1 ^{er} id.	Des Moulineaux à Puteaux	9	»
»	1 ^{er} id.	Embranchement industriel de Navarre	1	»
»	8 Juin	De Pont-Audemer à Quetteville	16	»
»	16 id.	De Mortain-le-Neufbourg à Mortain-le-Neufbourg (Embr.)	5	»
»	16 id.	De Mortain-le-Neufbourg (Embr.) à Pontaubault	34	»
»	30 id.	De la Haye-du-Puits à Carteret et raccordement stratégique de Denneville à St-Sauveur-de-Pierrepont	20	»
»	8 Juillet . . .	Raccordement avec la Grande-Ceinture, de Haute-Pierre au Jouet-d'Eau	1	»
»	11 id.	De St-Georges à Prey	23	»
»	11 Novembre.	De Verneuil à La Loupe	39	»
1891	1 ^{er} Juillet . . .	D'Aunay-St-Georges à Vire	40	»
»	28 Septembre.	De Morlaix à Carhaix (Réseau breton à voie étroite)	48	»
1892	3 Avril	De Maintenon à Auneau	20	»
»	3 id.	De Saint-Lô à Guilberville	22	»

Constitution du Réseau (suite).

Années	DATES	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS	LONGUEUR OUVERTE	
			Compte d'exploita- tion complète	Compte d'exploita- tion partielle
			kilom.	kilom.
1892	1 ^{er} Juin	D'Argenteuil à Mantes	50	»
»	1 ^{er} id.	Raccordement de Bécon à Denis-Boucher. . .	1	»
»	1 ^{er} id.	Raccordem ^t de Denis-Boucher à Colombes. . .	1	»
1893	24 Septembre.	De Guingamp à Carhaix (Réseau breton à voie étroite)	50	»
»	12 Novembre.	De Domfront à Romagny	26	»
1894	8 Juillet	De Carentan à La Haye-du-Puits	22	»
»	8 id.	De St-Hilaire-du-Harcouët à Fougères . . .	31	»
»	14 Août.	De Guingamp à Paimpol (Réseau breton à voie étroite)	36	»
1895	22 Juin.	Des Ifs à Etretat.	15	»
1896	31 Mai	De St-Pierre-du-Vauvray aux Andelys . . .	15	»
»	1 ^{er} Juillet	Raccordem ^t d'Evreux-ville à Evreux (ouest). .	2	»
»	26 id.	De la Brohinière à Dinan	37	»
»	2 Août.	De Carhaix à Rosporden (Réseau breton à voie étroite)	50	»
»	9 id.	De Châteaubriant à Messac	38	»
»	14 id.	De Montvilliers à Rolleville.	6	»
»	24 Décembre.	De Rolleville aux Ifs	21	»
1898	20 Février . . .	De Dieppe à St-Vaast-Bosville	37	»
»	28 id.	Raccordement des gares de la rive gauche à Rouen	2	»
»	15 Mai	De Rostrenen à Carhaix (Réseau breton à voie étroite)	»	21
1900	12 Avril.	De l'Avenue-Henri-Martin au Champ-de- Mars (aiguilles)	2	»
»	12 id.	Des Invalides au Champ-de-Mars (aiguilles). .	2	»
»	30 Août.	De Plaisir-Grignon à Epône-Mézières . . .	18	»
»	25 Octobre . . .	De Cany à Fécamp	24	»
1901	1 ^{er} Juillet	D'Issy à Meudon-Val-Fleury	4	»
»	19 Août.	De Blain à La Chapelle-sur-Erdre	»	27
1902	31 Mai	De Meudon-Val-Fleury à Viroflay (Bifurca- tion de Porchefontaine)	6	»
»	3 Août.	D'Orval-Hyenville à Regnéville	8	»
»	17 id.	De Loudéac à Rostrenen.	»	50
1903	5 Avril.	De Messac à Ploërmel.	50	»
1904	30 Mars.	De Carhaix à Pleyben	»	35
»	1 ^{er} Octobre . . .	De Loudéac à St-Lubin-le-Vaublan (1) . . .	»	15
TOTAL.			5.737	162
A déduire : 12 kilomètres, longueur de la ligne de Ceinture (R. G.) et du raccorde- ment de Courcelles à l'avenue de Clichy, dont l'exploitation a été cédée au syndicat des deux Ceintures.			12	»
DIFFÉRENCE.			5.725	162
ENSEMBLE (y compris la ligne de Rouen à Amiens, pour 1/3).			5.887 kilomètres	
En n'y comprenant pas la ligne de Rouen à Amiens, ces totaux deviennent :				
Compte d'exploitat ⁿ complète. 5.681			5.843 k.	
Compte d'exploitat ⁿ partielle. 162				

(1) 4 août 1906. — La section de Pleyben à Châteaulin-Ville, a été ouverte à l'exploita-
tion.

DEUXIÈME PARTIE

LE RACHAT DE L'OUEST

Nous allons examiner toutes les questions relatives au rachat de l'*Ouest* :

- 1° L'historique du rachat jusqu'en 1906 ;
- 2° Les débats parlementaires de 1906 : (état actuel de la question) ;
- 3° Le règlement du rachat ;
- 4° Les conséquences du rachat.

Nous subdiviserons l'étude de cette quatrième question en deux parties ; chacune d'elles fera l'objet d'un chapitre spécial.

CHAPITRE PREMIER

Historique du Rachat

Nous avons vu, en analysant dans la première partie, les lois, conventions et cahiers des charges, qui déterminent l'étendue et la nature de la concession faite à la *Compagnie de l'Ouest*, que l'Etat s'était réservé la faculté de racheter les lignes concédées par lui à cette compagnie.

Pendant le cours du XIX^e siècle la question du rachat a été très souvent discutée non seulement à l'égard de la *Compagnie de l'Ouest* mais encore à l'égard des autres compagnies.

Nous nous bornerons à rappeler ici les diverses propositions de rachat faites antérieurement à 1883 ; elles ne présentent en effet qu'un intérêt rétrospectif. Par contre, nous nous étendrons longuement sur les propositions de ce genre qui se sont multipliées depuis 1883, cette étude nous permettant de connaître et de grouper les arguments présentés pour ou contre le rachat de la *Compagnie de l'Ouest*.

SECTION I

Propositions de Rachat antérieures à 1883

Nous citerons :

1° *Le projet de loi du 17 mai 1848*, présenté par la Commission du Pouvoir exécutif concernant le rachat général des chemins de fer français, projet retiré le 3 juillet 1848.

2° *La proposition de loi du 3 février 1872* présentée par MM. Laurier, Gambetta, Tirard, Challemel-Lacour, Rouvier, Brisson, Goblet, Lepère, etc., relative au rachat de l'ensemble des chemins de fer français, et à leur affectation comme gage hypothécaire privilégié de l'emprunt destiné à la libération du territoire ; proposition retirée le 19 février de la même année (1).

3° *La proposition de M. Lecesne*, tendant au rachat général des chemins de fer, discutée en 1877 et rejetée par la Chambre des députés par 231 voix contre 292.

4° *Le projet de convention de M. de Varroy* pour le rachat partiel du réseau d'Orléans, projet retiré par Sadi-Carnot, Ministre des Travaux publics le 16 décembre 1880.

5° *Le projet de résolution de M. Allain-Targé*, tendant à inviter le Ministre à préparer le rachat de la *Compagnie d'Orléans*, projet de résolution repoussé par la Chambre.

Il ressort de cette simple énumération que, jusqu'en

(1) Signalons la proposition de loi de M. de Jauzé, le 3 février 1873, sur le rachat intégral de la *Compagnie de l'Est*.

1883, la *Compagnie de l'Ouest* n'était pas spécialement visée, par les propositions de rachat. Seule en 1883, elle faisait appel à la garantie d'intérêt, mais sa gestion financière était telle qu'elle n'inspirait aucune crainte à l'Etat; ce dernier avait en effet la certitude d'être remboursé, avant l'expiration de la concession, des travaux par lui effectués.

La *Compagnie d'Orléans* au contraire, était vivement attaquée par tout un parti, à la Chambre, par suite de la concurrence qu'elle faisait au réseau de l'Etat; et de l'obstacle qu'elle présentait à son développement normal.

Après 1883 la situation change : les partisans du rachat vont peu à peu concentrer leurs efforts contre la *Compagnie de l'Ouest*, et cela surtout à cause de la situation financière de cette compagnie. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle le Gouvernement soutient devant les Chambres le rachat de la seule *Compagnie de l'Ouest*.

Nous allons montrer en étudiant en détail les débats parlementaires relatifs à l'exploitation des chemins de fer français, depuis 1883, comment on est arrivé au terme de cette évolution.

SECTION II

Proposition Francis Laur, Laisant et Le Senne

Le 28 avril 1891 MM. Francis Laur, Laisant et Le Senne, déposaient sur le bureau de la Chambre une

proposition de loi « tendant au rachat du réseau de la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, sans avances de l'Etat, et à la constitution d'un grand réseau Ouest-Etat. » (1)

Les auteurs de cette proposition s'appuient sur la situation particulière des réseaux de l'Ouest et de l'Etat :

a) Il y a avantage à posséder un réseau d'Etat véritable champ d'expérience, exerçant une influence prépondérante sur les autres compagnies de chemins de fer, les finances publiques pouvant courir les risques de toute réforme importante plus facilement que les sociétés d'actionnaires. Le réseau de l'Etat, enclavé entre le réseau d'Orléans et celui de l'Ouest, privé de grandes lignes de trafic et de voies d'accès dans Paris, n'est pas placé dans des conditions lui permettant de jouer le rôle de réseau modèle.

b) Le réseau de l'Ouest, dans sa constitution actuelle, ne forme pas un tout complet ; il ne possède aucune ligne de grand rapport ; son rendement d'ensemble est des plus faibles. Cette situation s'explique par le fait que l'Ouest ne dessert qu'une région dont les productions sont peu variées, et dont certains aboutissants, parmi les plus importants : Angers, Nantes, Saint-Nazaire, sont desservis par la *Compagnie d'Orléans*.

La fusion de l'Ouest et de l'Etat ferait disparaître un inconvénient, et entraînerait une économie dans les frais généraux d'administration.

(1) Postérieurement, le 4 juillet 1892, MM. Francis Laur, Laisant et Le Senne, déposèrent sous forme d'amendement à la proposition de M. C. Pelletan « sur la reprise de concession des canaux du Midi » une proposition de rachat de la *Compagnie du Midi*, en incorporant cette compagnie au réseau Ouest-Etat.

c) Il est préférable de racheter l'Ouest plutôt que l'Orléans, car le réseau de cette compagnie forme un champ d'exploitation bien établi : son administration et son exploitation sont parmi les meilleures des réseaux français, les revenus de son capital-action ont toujours atteint 10 %, déduction faite des sommes avancées par l'Etat au titre de la garantie d'intérêt, tandis que ceux de l'Ouest, de 1859 à 1882 n'auraient été que de 3,2 % et depuis 1883 inférieurs à ce taux, s'il n'y avait pas eu le concours financier de l'Etat ;

d) Au point de vue financier le rachat de l'Ouest ne doit pas entraîner pour l'Etat des charges plus lourdes que celles qu'il est obligé de supporter, l'indemnité à payer étant égale à l'indemnité minima fixée par les conventions de 1883, et la dette de garantie se compensant exactement avec la valeur du matériel roulant.

e) MM. Francis Laur, Laisant et Le Senne demandaient le renvoi de leur proposition à la commission du budget étant donné que la question de la réorganisation et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat avait donné lieu à des études suffisamment approfondies, et que le rachat n'était en définitive qu'une opération financière.

f) Enfin les auteurs des propositions de 1891 proposaient pour le futur réseau la création d'un conseil d'administration comprenant 12 membres dont 2 nommés par le Ministre des Travaux Publics, 2 par le Ministre du Commerce, 4 par les Chambres de commerce et d'agriculture des départements traversés par les lignes du réseau, 4 élus par les agents commissionnés. Ce conseil d'administration devait élire le

Directeur du réseau, sauf récusation une première et une seule fois par le Ministre des Travaux Publics. En fin d'exercice, il devait y avoir distribution au personnel commissionné d'1/5 des bénéfices nets de l'exploitation du nouveau réseau.

Cette proposition, renvoyée à la commission du budget, ne fut pas discutée.

SECTION III

Proposition André Lebon et Disleau

Cette proposition présentée le 7 juillet 1894 n'avait plus trait, comme la précédente, au rachat de la *Compagnie de l'Ouest*, mais à celui de la *Compagnie d'Orléans*. Elle n'intéresse donc qu'indirectement notre étude. Cependant nous croyons devoir en analyser l'exposé des motifs qui présente une importance particulière.

« Depuis 1883, dit M. A. Lebon, les compagnies n'avaient pas cessé de faire appel à la garantie d'intérêt. L'optimisme que tous les hommes politiques avaient montré au moment de la conclusion des traités, avait fait place à un pessimisme général. Il paraissait impossible de prévoir à partir de quelle époque les insuffisances d'exploitation pourraient faire place à des plus

values de recettes et permettre aux compagnies de rembourser leur dette antérieure. On devait se demander si le moment n'était pas venu (au seul point de vue de l'intérêt financier du Trésor) d'entrer dans une voie nouvelle. » Cette voie était celle du rachat : cette opération devait viser les compagnies pour lesquelles on pourrait le plus aisément diminuer les dépenses d'exploitation. Parmi les mesures à prendre en ce sens, la plus favorable était, d'après MM. A. Lebon et Disleau, la fusion des réseaux de l'*Etat* et de l'*Orléans*, fusion devant procurer au Trésor de grandes économies.

La proposition Lebon cherchait à alléger les charges sans cesse grandissantes incombant à l'*Etat*, en matière de travaux publics, charges que Burdeau, dans son célèbre rapport de 1894, avait considérées comme un danger pour les finances publiques. Les développements présentés à ce sujet par les auteurs de la proposition du 7 juillet 1894, constituent la partie la plus originale de leur projet.

Ils cherchent à étendre la période d'amortissement, et pour cela ils songent à la conversion de l'indemnité de retrait. Mais l'annuité de rachat est-elle convertible ?

« Cela ne semble pas douteux, disent-ils. A supposer, en effet, qu'on ne juge pas possible la conversion par voie d'autorité, ou plus exactement — ce qui n'est nullement démontré — que dans l'espèce le terme de remboursement a été stipulé en faveur du créancier et ne laisse point la faculté au débiteur de se libérer par anticipation, rien n'empêche du moins celui-ci d'offrir aux intéressés une conversion facultative assez avan-

tageuse pour que tous ou presque tous y adhèrent spontanément. »

« Nous proposerions, quant à nous, de ne pas toucher à la situation des actionnaires : l'annuité terminable à l'échéance du 1^{er} janvier 1957, qui leur sera due, pourrait, sans nul doute, être convertie ; mais en la conservant telle qu'elle est, nous maintenons dans nos budgets un amortissement qui n'est pas à dédaigner, et nous créons, pour le milieu du siècle prochain, une disponibilité appréciable. D'ailleurs la partie de cette annuité qui représente le dividende garanti de 56 francs par action, soit 24.600.000 francs, aurait, si on voulait la capitaliser aujourd'hui en calculant les intérêts à 3 %, une valeur de 692.617.000 francs. Pour la transformer en rente perpétuelle à 3 % une somme de 20.778.000 francs devait être affectée au service des intérêts, c'est-à-dire que les porteurs subiraient une réduction d'1/6 dans leur revenu actuel, et que, suivant toute probabilité, ils n'accepteraient pas cette conversion.

« Pour les obligations au contraire, il est aisé de concevoir diverses combinaisons qui, également favorables aux porteurs, allègeraient sensiblement le fardeau qui pèse sur le Trésor. Nous nous bornerons à examiner les plus simples.

« La première qui se présente tout naturellement à l'esprit, consisterait à offrir aux porteurs l'échange, titre pour titre, de leurs obligations actuelles contre des titres de rente 3 % amortissable en 75 ans. Ce serait pour eux le remboursement intégral de leur créance, différé jusqu'en 1969 au lieu de 1951. Au lieu d'une

obligation cotée en Bourse aux environs de 462 francs et qui, étant soumise à l'impôt de 4 % sur les valeurs mobilières, ne rapporte que 2,95 %, ils auraient un revenu net, exempt d'impôt, de 3 % et un titre dont la valeur a déjà dépassé le pair.

« Mais on peut leur assurer les mêmes avantages, sans faire assumer les mêmes charges par le Trésor. Pour amortir ces obligations en 75 ans, il faudrait une annuité de 60.000.000 environ, soit 5.000.000 seulement de moins que la somme consacrée actuellement à ce service par la Compagnie. L'économie, réduite d'autre part par une moins-value correspondante dans le rendement de la taxe sur les valeurs mobilières, serait peu importante.

« A quoi bon d'ailleurs conserver cet amortissement ? Que la Compagnie s'y astreigne cela est naturel, puisqu'elle est un être moral à existence limitée. Mais que l'Etat s'y oblige encore quand il entrera en possession effective d'un réseau dont il est le propriétaire virtuel et perpétuel, cela se conçoit moins.

« Aussi n'hésitons-nous pas quant à nous, à offrir aux porteurs actuels de la *Compagnie d'Orléans* de la rente perpétuelle 3 % divisée en coupures de 15 francs. Les obligataires de la *Compagnie d'Orléans* accepteraient volontiers nos titres 3 % perpétuel, exempts d'impôts et cotés dès aujourd'hui à plus de 40 francs au-dessus des leurs.

Ce système réaliserait une économie notable, puisque au lieu de 65.000.000 employés actuellement au service de 1,362,000,000 de francs du capital d'emprunt il suffirait de 41,000.000 de francs pour y faire face. »

Ce long passage de l'exposé des motifs de MM. André Lebon et Disleau montre avec évidence les tendances de certains partisans du rachat au point de vue financier, et les conséquences que pourrait avoir le retour à l'Etat d'une concession de chemins de fer, au point de vue de l'amortissement du capital d'établissement.

Nous n'insisterons pas sur la deuxième partie de l'argumentation de M. A. Lebon. Elle se rapporte aux avantages particuliers qui seraient la conséquence de la fusion des deux réseaux de l'Etat et de l'Orléans, en admettant l'exploitation du nouveau réseau soit par l'Etat soit par une compagnie unique se substituant à l'Etat et à la *Compagnie d'Orléans*.

SECTION IV

Première proposition Guillemet

Les prévisions pessimistes du rapport Burdeau ayant été confirmées par les résultats de l'exercice 1894, le 19 novembre 1895 MM. Guillemet, C. Pelletan, Montaut, Le Senne, Bazille, Ville, Delarue, Gacon, Bérard, Chapuis, Ragot demandèrent « le rachat des réseaux des *Compagnies de l'Ouest et du Midi*, leur fusion avec le réseau de l'Etat et la constitution d'un grand réseau dénommé *Ouest et Sud-Etat*. »

Dans l'exposé des motifs, M. Guillemet montre qu'en accordant aux Compagnies des monopoles de fait, on a tari la source des progrès réalisés en Angleterre par le régime de libre concurrence, en Belgique, en Allemagne par l'exploitation de l'Etat.

Plus hostiles aux grandes compagnies que leurs devanciers : MM. Laur, Laisant, et Le Senne, les auteurs de la proposition de 1895 demandent la constitution d'un grand réseau d'Etat, sans avoir l'intention de transformer définitivement le régime des chemins de fer français : « Notre but est simplement, disent-ils, par la constitution de ce réseau dans des conditions nouvelles — car son administration ne serait plus la chose de l'Etat seul, mais organisée de telle manière que tous les intérêts en cause soient représentés au sein de son conseil, ainsi qu'il sera dit plus loin — notre but disons-nous est de permettre qu'il soit fait une expérimentation sérieuse et absolument concluante des avantages et bénéfices que pourrait valoir, tant au Trésor, qu'à toutes les branches de l'activité nationale, agriculture, commerce et industrie, un mode d'exploitation en tout point conforme aux nécessités, aux exigences de notre époque, et utilisant, pour cela faire, tout ce que l'expérience du passé et la science de l'ingénieur mettent à la disposition des sociétés exploitantes de chemins de fer ». Or, le réseau actuel des chemins de fer de l'Etat ne peut servir à une expérience pareille.

La fusion des trois réseaux du *Midi*, de l'*Etat* et de l'*Ouest* facilitera l'établissement des grands courants de trafic qui n'existent pas à l'heure actuelle, particulièrement entre la Normandie et la Bretagne, entre les

régions des Charentes, du Bordelais et des Pyrénées, entre les grands ports de la Manche, la Frontière d'Espagne et la Méditerranée. On peut évaluer de 8 à 10 % l'augmentation de trafic résultant, dès la première année, de l'organisation projetée.

Quant aux conséquences financières du rachat, elles ne doivent faire supporter aucune charge nouvelle au Trésor; *l'Ouest* et *le Midi* faisant appel à la garantie d'intérêt, le prix du rachat est égal à l'indemnité minima stipulée par les conventions de 1883.

« En plus de l'annuité minima, dit l'exposé des motifs, les compagnies rachetées ont droit aux termes de l'art. 36 de leur cahier des charges, au remboursement en espèces de la valeur de leur matériel roulant, des approvisionnements pour six mois et du mobilier; or, suivant le compte rendu à leurs actionnaires des deux compagnies de *l'Ouest* et du *Midi* pour l'exercice 1893, les valeurs dont il s'agit s'élevaient respectivement à cette époque :

Pour <i>l'Ouest</i> à.	261.641.000 francs
Pour le <i>Midi</i> à	193.215.424 francs
Soit ensemble.	454.856.424 francs

« Toutefois de cette somme il convient de déduire 10 % au moins pour cause de dépréciation que l'expertise ne pourra moins faire de constater, ce qui réduira la somme à payer par l'Etat à 410 millions au maximum en chiffres ronds.

« Mais la Compagnie de *l'Ouest* et du *Midi* devaient à

l'Etat au 31 décembre 1893 pour avances à titre de garantie d'intérêt :

La première, sur la dette maxima. 107.995.810,22

pour dette nouvelle . 113.371.143,45

La seconde pour dette unique. . 127.503.781,50

348.870.735,27

« Et si l'on ajoute à ce total les sommes versées par l'Etat aux deux compagnies au cours de l'année 1894, et celles réclamées par elles pour ce dernier exercice, on obtient une somme d'environ 400 millions, qui se balancerait à peu de chose près avec celle de 410 millions due par l'Etat, si toutefois l'expertise du matériel et accessoires ne réduisait pas celle-ci davantage. En tous cas, on peut dire que la soulte à payer ne serait aucunement un obstacle à l'opération du rachat. »

Le futur réseau de l'Etat devrait être administré par un nouveau conseil d'administration représentant les intérêts en présence, y compris celui du personnel.

Les agents commissionnés participeraient de droit aux bénéfices.

Par suite de la lenteur des travaux de la commission des chemins de fer, ce projet ne put venir en discussion en temps utile devant le Parlement. Il fut repris au cours de la législature suivante, et devint la seconde proposition Guillemet du 13 mars 1899.

SECTION V

Seconde proposition Guillemet

La proposition que nous venons d'analyser fut reprise dans ses termes essentiels par MM. Guillemet, Bourrat, C. Pelletan et un grand nombre de leurs collègues (1).

Le Ministre des Travaux Publics ordonna qu'une enquête fût faite auprès des *Compagnies de l'Ouest, du Midi* et de *l'Orléans*. L'opinion publique commençait à s'agiter autour de la question du rachat.

Par lettres des 6 avril, 6 juin, 1^{er} août 1899, les *Compagnies de l'Ouest, du Midi* et de *l'Orléans* essayèrent de réfuter les critiques de l'exposé des motifs de la proposition Guillemet. L'argumentation très habile présentée par M. Blage, directeur du *Midi*, et par M. Heurteau, directeur de *l'Orléans*, ayant été reprise

(1) MM. Aimond, Astier, Augé, Baudin, Basly, Bazille, Baulard, Bérard, Berthelot, Georges Berry, Berton, Berteaux, Beauquier, Bienvenu-Martin, Louis Blanc, Bordier, Bony-Cisternes, Bontemps, Breton, Chabrié, Charruyer, Chaudioux, Chamerlat, Chassaing, Chauvière, Chaumont, Chenavaz, Colliard, Compayré, Clerch, Debussy, Delmas, Gabriel Denis, Dejeante, De la Porte, Delon-Soubiran, Devins, Devèze, Paul Faure, Farjou, Fournière, Gautret, Gacon, Gervaise, Gillot, Groussier, Gouzy, Guieysse, Clovis Hugues, Isnard, Jacquey, Jacob, Klotz, Lachaud, Lafferre, Lamendin, Lauraine, H. Leygue, R. Leygue, Leffet, Lesage, Levraud, Lhopitheat, Limouzain, Laplanche, Maudou, Massé, Maymac, Merlou, Mesureur, Millerand, Michel, Narbonne, Pains, Pajot, Paschal-Grousset, Pedebidou, Pommeray, Puech, Razimbaud, Ragol, Renon, Ricard, Revet, Rouanet, Roch, Salis, Saba, Sauvanet, Sembat, Theron, Tiphaine, Vacher, Vaillant, Vazeille, Ville, Viviani, Zévaès.

par les adversaires du rachat depuis 1899, il importe de l'analyser brièvement.

On peut ramener à cinq chefs les principales observations présentées par les compagnies :

a) La division des voies ferrées en plusieurs réseaux a été une nécessité historique ; l'Etat ne pouvait à l'aventure entreprendre la construction des lignes de chemins de fer ; devait-il accepter le système des compagnies concurrentes ? non, car il est gros d'inconvénients.

« Quant à l'inégalité de rendement des divers réseaux, disait la note de l'*Ouest*, elle est inhérente aux régions que ces réseaux desservent. Les lignes du Nord s'étendent sur la partie de la France la plus riche en mines et en industries de toutes sortes ; au contraire celles de l'*Ouest* et de l'*Orléans* ne parcourent qu'une région agricole. »

b) Si maintenant on compare les chemins de fer français aux chemins de fer étrangers, peut-on dire que l'organisation des grands réseaux en monopoles, ait donné des résultats inférieurs à ceux de la concurrence en Angleterre et de l'exploitation par l'Etat en Belgique, en Allemagne, en Autriche ? La lettre de la *Compagnie de l'Ouest* s'attache à montrer au contraire que le réseau Français dans ces dernières années s'est plus développé que les réseaux étrangers, alors cependant que l'augmentation des recettes était moins accentuée en France que dans les autres pays.

Ce dernier fait s'explique, non comme le prétend la proposition Guillemet par la résistance qu'opposent les Compagnies à toute réduction de tarifs, mais bien par un développement moins rapide de la prospérité com-

merciale de la France. Si l'on rapproche en effet les accroissements de recettes obtenus sur les chemins de fer des principales nations Européennes avec leur développement commercial, il ressort que l'accroissement proportionnel produit dans les recettes de chemins de fer a été plus considérable en France qu'en Angleterre, qu'en Belgique et en Allemagne.

c) Les résultats de l'exploitation du réseau de l'Etat sont-ils supérieurs à ceux obtenus par les Compagnies?

L'Etat a réduit les tarifs à peu près dans les mêmes proportions que les Compagnies ; parfois même celles-ci l'ont devancé. « Pour les marchandises, écrit M. Heurteau, le tarif moyen prévu par tonne kilométrique sur le réseau de l'Etat était en 1888 de 0,053 ; il a été en 1898 de 0,0504, soit pour cette période de 10 années une réduction de 5% ; pendant cette même période, le même tarif moyen s'est abaissé sur notre réseau de 0,0618 à 0,054 soit une diminution de 11%. Encore est-il nécessaire de faire observer que si le tarif moyen de l'Etat paraît inférieur au nôtre, cela tient uniquement à ce que dans le calcul de sa moyenne, il fait entrer des transports en service non taxés, tandis que sur notre réseau ces transports sont taxés aux tarifs commerciaux. Déduction faite des transports de service, le tarif moyen de l'Etat ressort à 0,0549 et est par conséquent supérieur au nôtre ».

Cette critique de la tarification de l'Etat paraît en contradiction avec cette autre, présentée également par les Compagnies d'après laquelle l'Etat n'aurait pas tiré de son exploitation tout le profit possible, par suite d'abaissements de tarifs trop hâtifs et exagérés.

Les Compagnies montrent ensuite que leur coefficient

d'exploitation est notablement inférieur à celui de l'Etat (70, 15 et 49,6). Cet argument n'a pas une grande portée. Il a été réduit à sa juste valeur par M. Colson, dans son ouvrage *Transports et Tarifs*. Le coefficient d'exploitation étant d'autant plus faible que le réseau est plus productif, on ne peut comparer entre eux les coefficients d'exploitation des différents réseaux (1).

d) L'exposé des motifs de la proposition Guillemet déclare que les conventions de 1883, ont imposé à l'Etat, par la garantie d'intérêt et sa contribution à la construction du troisième réseau, les charges les plus lourdes, sans que les Compagnies aient rendu des services appréciables.

Or, en ce qui concerne la garantie d'intérêt, les défenseurs des Compagnies déclarent que la crise postérieure aux traités de 1883 est terminée, et que les appels à la garantie d'intérêt cesseront à bref délai. Cette affirmation a été confirmée par les faits pour toutes les Compagnies à l'exception de l'*Ouest*, ainsi que cela ressort d'un tableau précédent (2).

Quant à la contribution de l'Etat à la construction des lignes d'un troisième réseau, si le déboursé total s'élève au 31 décembre 1896 à 4.128 millions, on doit observer avec M. Colson, que, d'après les évaluations officielles, les chemins de fer ont rapporté à l'Etat 218 millions, de telle sorte que les sommes dépensées par l'Etat ont produit un intérêt de 5,30 %.

e) En ce qui concerne les conditions financières du rachat, question qui est de la plus grande importance,

(1) Cf. infra. II^e partie. Chapitre IV.

(2) Cf. supra. I^{re} partie. Chapitre III.

les représentants des Compagnies sont beaucoup moins explicites. Ils emploient des formules pleines de sous-entendus, et grosses de menaces destinées surtout, semble-t-il, à effrayer les partisans du rachat par la perspective de l'inconnu.

La *Compagnie de l'Ouest* s'exprime en ces termes : « Au lieu de la sécurité financière absolue que donne à l'heure actuelle à l'Etat français le régime de nos voies ferrées, puisque les avances sont faites et que l'on touche l'heure des rentrées fructueuses, on se lancerait de gaieté de cœur dans l'inconnu, et toutes les observations qui précèdent démontrent surabondamment que cet inconnu serait gros de mécomptes quant aux résultats de l'exploitation. Mais il faut ajouter ici que ce serait l'inconnu aussi quant aux conditions financières du rachat lui-même à une date indéterminée.

« Nous ne pouvons, quant à nous, sur ce point, que réserver absolument tous nos droits, tels qu'ils résultent de la loi et des conventions en vigueur, sans avoir ni à apprécier les considérations produites, ni à donner notre avis sur les chiffres donnés. »

SECTION VI

**Proposition Vacher, Borie, Lachaud, Bussière,
Delmas**

Peu de jours après le dépôt de la seconde proposition Guillemet, le 21 mars 1899, MM. Léon Vacher, Borie,

Lachaud, Bussière et Delmas déposèrent sur le bureau de la Chambre une proposition de rachat des quatre Compagnies faisant appel à la garantie d'intérêt : l'*Ouest*, l'*Est*, l'*Orléans*, le *Midi*, dans le but de nationaliser toutes les voies ferrées. Cette proposition plus étendue que les précédentes, reprend les arguments présentés dans la première proposition Guillemet et insiste surtout sur la nécessité pour l'Etat d'être maître des tarifs, afin de pouvoir les modifier suivant les circonstances, et d'administrer les lignes de chemins de fer afin d'assurer dans les meilleures conditions la défense du pays.

Nous ne nous étendons pas davantage sur l'examen de la proposition Vacher dont l'exposé des motifs ne présente aucune originalité, et ne sort des généralités que pour commettre des erreurs d'interprétation des conventions, erreurs dont les défenseurs des Compagnies ont su tirer un habile parti (1).

La Chambre des députés ayant renvoyé les deux propositions Guillemet et Vacher à la Commission des chemins de fer, celle-ci chargea M. Bourrat « d'étudier sous toutes leurs faces, dans leur ensemble et dans leurs détails, les deux importantes propositions qui lui étaient soumises. »

M. Bourrat ne se contenta pas de procéder à une étude critique, mais essaya de faire œuvre originale en présentant un exposé complet des motifs d'une nouvelle proposition tendant au rachat de l'*Est*, de l'*Ouest*, de l'*Orléans* et du *Midi*, à partir du 1^{er} janvier 1902.

(1) Cf. ASTRE. *De la clause de rachat*, p. 596-597.

SECTION VII

Proposition Bourrat

La Commission des chemins de fer dans sa séance du 20 juin 1900, autorisa M. Bourrat « à faire profiter la Chambre du travail si considérable auquel il s'est livré comme rapporteur provisoire en le déposant à titre de proposition de loi en son nom personnel. »

Dans le rapport Bourrat, nous retrouvons la plupart des arguments présentés en faveur du rachat dans les exposés des motifs des propositions Guillemet et Vacher. Cependant le député des Pyrénées-Orientales a essayé de leur donner plus de précision et un caractère scientifique plus grand, en répondant point par point aux objections présentées par les représentants des Compagnies et par les Chambres de commerce qui ont protesté contre le rachat des chemins de fer et leur exploitation par l'Etat.

Nous examinerons dans les chapitres suivants la valeur des arguments de M. Bourrat. Pour l'instant, dans l'historique de la question du rachat, il nous suffit de consigner les conclusions de son rapport, qu'il formule lui-même en ces termes :

« Nous avons établi que le régime actuel des chemins de fer était incompatible :

« 1° Avec tout accroissement nouveau du programme actuel des voies ferrées alors que plus d'un demi-siècle nous sépare encore de la fin des concessions ;

« 2° Avec le développement de la richesse publique, parce que l'Etat n'est pas maître de ses tarifs, même sur son propre réseau ;

« 3° Avec les intérêts de la défense nationale qui ne peuvent être défendus sérieusement par des administrations financières privées ;

« 4° Avec les intérêts du Trésor qui se trouvent subordonnés aux exigences des intérêts particuliers, et à des pratiques onéreuses que l'Etat ne peut faire cesser ;

« 5° Avec l'amélioration indispensable des canaux et des rivières en raison de l'opposition d'intérêt existant entre les voies navigables libres, administrées par l'Etat, et des voies ferrées à péages exploitées par l'intérêt privé ;

« 6° Avec la perception d'une somme de taxes, qui ne soit pas supérieure à l'ensemble des frais de transport et d'une juste rémunération des capitaux d'établissement.

« Par contre nous avons démontré que le réseau de l'Etat, tel qu'il est actuellement organisé, ne mérite aucune des critiques adressées à l'exploitation directe par l'Etat, que sa gestion donne au contraire toute satisfaction aux besoins du pays, au triple point de vue économique, commercial et financier.

« Nous avons démontré en outre que le développement du commerce, de l'industrie et de l'agriculture était intimement lié à l'abaissement judicieux des tarifs et à la diminution des délais de transport, ce qui ne peut être obtenu que par l'exploitation par l'Etat.

C'est pour tous ces motifs que nous avons l'honneur de vous soumettre la proposition de loi suivante :

Article unique. — « Les réseaux de l'*Ouest*, du *Midi*, de l'*Orléans* et de l'*Est* seront rachetés à partir du 1^{er} janvier 1902. »

A ces conclusions nous ajouterons quelques observations présentées par M. Bourrat au sujet des conséquences financières du rachat.

« On peut affirmer, dit-il, que par le fait du rachat des réseaux en cause, la situation du budget de l'Etat ne serait pas aggravée. L'annuité totale à payer à chaque compagnie ne saurait en effet, même dans l'hypothèse la plus favorable à ses intérêts, être supérieure au produit net du réseau augmenté de la garantie d'intérêt et des annuités déjà à la charge du Trésor ainsi que des insuffisances portées au compte de premier établissement.

« Quant aux remboursements en capital (remboursements pour objets mobiliers et pour travaux complémentaires), ils ne devraient être considérés que pour les *Compagnies d'Orléans* et du *Midi*, dans le cas où le minimum fixé par les conventions de 1883 serait appelé à jouer, et ce cas est le plus probable, puisque les *Compagnies de l'Est* et de l'*Ouest* ont encore recours à la garantie d'intérêt.

« Or on trouve en se reportant aux chiffres produits précédemment, qu'au 1^{er} janvier 1889, l'Etat aurait pu avoir à payer :

à la *Compagnie d'Orléans* :

Pour travaux complémentaires . .	52.000.000 frs.
Pour objets mobiliers	142.632.000 (1)

Soit au total 194.632.000 frs.

alors qu'à la même époque la dette
de cette compagnie pour garantie
d'intérêt s'élevait à 190.000.000 frs.

à la *Compagnie du Midi* :

Pour travaux complémentaires . .	21.000.000 frs.
Pour objets mobiliers	97.868.000 frs.

Au total. 118.868.000 frs.

somme bien inférieure à la dette de la
même Compagnie, dette chiffrée à . . 211.000.000 frs.

à la *Compagnie de l'Est* :

Pour travaux complémentaires . .	53.392.000 frs.
Pour objets mobiliers	201.200.000 frs.

Soit au total 254.592.000 frs.

La dette de la Compagnie à cette même
époque était de 192.413.000 frs.

à la *Compagnie de l'Ouest* :

Pour travaux complémentaires . .	42.608.000 frs.
Pour objets mobiliers	128.047.000 frs.

Au total 170.047.000 frs.

(1) M. Bourrat frappe la valeur d'inventaire du mobilier d'un coefficient de dépréciation.

La dette de la Compagnie était à la même époque de 246.486.000 fr.

« Il convient d'ajouter qu'au 31 décembre 1898, il était dû en outre à l'Etat pour remboursement de dettes antérieures aux conventions de 1883 :

Par la *Compagnie de l'Est*. . . . 49.062.000 frs.

Par la *Compagnie de l'Ouest*. . . 51.000.000 frs.

« Nous ferons remarquer enfin que, quelle que soit la solution adoptée au sujet de la compensation de l'actif et du passif des Compagnies, en cas de rachat de leurs réseaux, le budget de l'Etat ne saurait être grevé du chef des remboursements du capital d'une somme bien importante. Il est un point en effet, sur lequel aucun doute ne semble possible, celui pour lequel la dette pour garantie d'intérêt a pour gage le matériel roulant et les autres objets mobiliers, et les tableaux qui précèdent montrent que, pour les quatre réseaux en cause, la créance du Trésor est supérieure au gage devant lui être affecté spécialement. »

Cette dernière partie de l'œuvre de M. Bourrat manque de précision. L'auteur fait en effet abstraction de toutes les difficultés que peut soulever la clause du rachat, laissant ainsi dans la pénombre la question financière qui, d'après nous, domine toute la question du rachat.

Présenté sous forme de proposition de loi à la Chambre des députés, le rapport Bourrat fut renvoyé à la commission des chemins de fer pour plus ample informé.

La question fut reprise sans succès, en 1901, par

M. Bourrat à propos de la discussion de la loi des finances.

En 1902, le député des Pyrénées-Orientales modifia la teneur de sa proposition ; d'accord avec M. Sembat il fit voter le 23 janvier par 272 voix contre 260 un ordre du jour invitant le Gouvernement à procéder au rachat des seuls réseaux de l'*Ouest* et du *Midi*.

Le même jour une autre proposition de M. Holtz, tendant au rachat des *Compagnies du Nord*, de l'*Est*, d'*Orléans* et du *P.-L.M.* fut rejetée par 303 voix contre 214.

Quelques mois plus tard, le 10 juin 1902, après le renouvellement de la Chambre et du ministère, celui-ci dans sa déclaration rappelant le vote du 23 janvier, s'exprima en ces termes : « La Chambre dernière avait chargé le Gouvernement de lui préparer l'étude des conditions dans lesquelles pourrait s'effectuer le rachat d'une partie de nos réseaux de chemins de fer ; nous nous conformerons à cette décision. »

SECTION VIII

Rapports Klotz. — Débats parlementaires de 1904 et 1905. — Projet des conventions Maruéjols avec l'Ouest et l'Orléans.

A) *Rapport Klotz*. — La question du rachat de l'*Ouest* et du *Midi* fut reprise lors de la discussion d'un projet

de loi tendant à déclarer d'utilité publique la ligne de Paris à Chartres.

M. Boudenoot avait dès 1900, déposé devant la commission des chemins de fer la proposition suivante : « La Chambre invite le Gouvernement à ouvrir et à faire aboutir dans les délais les plus courts possible, les négociations avec les *Compagnies de l'Ouest* et de l'*Orléans* en vue de : 1^o Assurer aux chemins de fer de l'Etat une gare à Paris ; 2^o Assurer aux chemins de l'Etat une ligne d'accès à Paris dans des conditions normales ; 3^o Remanier les réseaux de l'Etat, de l'Ouest et de l'Orléans dans les parties qui leur sont actuellement communes, voisines, de manière à assurer à chacun de ces réseaux, dans la plus large mesure possible, son indépendance à l'égard du voisin, afin de faire cesser l'enchevêtrement de ces réseaux qui est si préjudiciable au commerce et à l'industrie des régions traversées par leurs sections limitrophes ou communes. Et dans le cas où le manque d'entente et de bon vouloir rendrait inefficaces les négociations proposées ci-dessus invite le Gouvernement à lui soumettre pour atteindre le but visé, un projet de rachat des Compagnies sus-mentionnées. »

Dans sa séance du 9 juillet 1902, la Chambre des députés, discutant l'art. 1^{er} du projet de loi sur la déclaration d'utilité publique de la ligne de Paris-Montparnasse à Chartres, fut saisie par M. Massabuau d'une proposition, destinée à se substituer au projet de loi discuté et formulée : « Le réseau de l'*Ouest* sera racheté à partir du 1^{er} janvier 1902. »

D'après M. Massabuau le rachat du réseau de l'*Ouest*

procurerait au Trésor une économie annuelle de 13 millions et permettrait la constitution d'un réseau de l'*Etat* agrandi et homogène, pouvant être exploité commercialement et rendant inutile la construction de la ligne de Paris à Chartres.

La proposition Massabuau fut combattue par le Ministre des Travaux publics, et par le président de la commission des crédits ; ils firent ressortir qu'il était anormal de poser comme question préjudicielle à la déclaration d'utilité publique d'une ligne de 80 kilomètres de longueur une opération financière aussi vaste et complexe que le rachat du réseau de l'*Ouest*.

D'ailleurs le rapporteur de la commission et M. Berteaux montrèrent qu'il n'y avait aucun danger à déclarer d'utilité publique la ligne de Paris à Chartres, sa construction s'imposant par les nécessités d'un trafic qu'augmenterait encore celui de l'*Etat*.

Le président de la Commission des crédits demanda donc à la Chambre de prononcer la disjonction et le renvoi à cette Commission du contre-projet Massabuau. La déclaration d'utilité publique de la ligne de Paris-Montparnasse à Chartres fut votée par 352 voix contre 176.

La Commission des crédits, saisie du projet de rachat du réseau de l'*Ouest*, et d'un amendement de M. Bourrat tendant au rachat du Midi, entreprit l'examen de ces deux propositions et chargea M. Klotz de déposer un rapport, ce qu'il fit à la séance du 30 octobre 1902.

Les propositions du premier rapport Klotz, adoptées par la Commission, n'ayant pas été discutées à la Chambre au mois de mai 1903, et entre temps, les 31 mars et 27 avril 1903, les assemblées générales des action-

naires des *Compagnies de l'Ouest* et du *Midi*, ayant approuvé les comptes de l'exercice 1902, la Commission estima qu'il était utile de procéder en faisant état des documents officiels les plus récents à un nouveau calcul des charges financières incombant à l'Etat par suite du rachat des réseaux de l'*Ouest* et du *Midi*. Cette révision donna lieu à un rapport supplémentaire déposé par M. Klotz à la séance du 20 mai 1903.

M. Klotz délaisse les questions de principe, c'est-à-dire l'étude des avantages et des inconvénients de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Il se borne à rechercher simplement s'il y a actuellement avantage pour le trésor à racheter les réseaux de l'*Ouest* et du *Midi*, étant données les conventions qui les lient à l'Etat, et leur situation financière.

M. Klotz est par la même amené à évaluer le prix du rachat et les conséquences qu'il produirait sur la situation des actionnaires, des obligataires, et du personnel employé.

Il cherche ensuite à démontrer l'insolvabilité probable de la compagnie, et le danger que court l'Etat par ses avances au titre de la garantie d'intérêt, qui ne pourront jamais lui être remboursées dans leur intégralité.

Les *Compagnies de l'Ouest* et du *Midi* n'ayant pas l'espoir d'une augmentation quelconque de dividende jusqu'à la fin de leur concession, constituent des régies désintéressées, et cela au plus grand détriment de l'exploitation de leur réseau, par conséquent de l'agriculture, de l'industrie et du commerce des régions desservies.

M. Klotz conclut à la nécessité du rachat immédiat des deux *Compagnies de l'Ouest* et du *Midi*.

B) *Débats parlementaires de 1904.*

Les rapports de M. Klotz servirent de base à la discussion sur le rachat qui commença à la Chambre le 18 janvier 1904 et se termina le 26.

M. Bourrat ouvre la discussion en examinant la situation des compagnies au 31 décembre 1901 ; les chemins de fer français ont motivé une dépense de 16.101 millions dont 4.691 fournis par l'Etat ou les localités traversées. La différence de 11.410 millions a été payée par les compagnies ; si l'on tient compte des primes sur les obligations et de la valeur des actions amortissables la somme à rembourser est de 18.944 millions. Pendant un intervalle de 63 années, les compagnies n'ont pu amortir que 2.530 millions, elles devront amortir jusqu'à fin de concession 17.614 millions. Si l'on examine en particulier la situation des *Compagnies de l'Ouest* et du *Midi* on constate que l'une a encore à amortir 94 % de son capital, l'autre 98 %. Que conclure de là, sinon qu'il sera impossible aux compagnies d'amortir la totalité de leurs capitaux.

M. Bourrat craint d'autre part que les *Compagnies de l'Ouest* et du *Midi* ne puissent rembourser leur dette envers l'Etat, c'est à dire l'intégralité des sommes avancées par lui au titre de la garantie d'intérêt. Le rachat de ces compagnies s'impose donc.

Quel en sera le prix ? L'Etat n'aura rien à payer en capital, car il y aura compensation entre la dette de

garantie d'une part, et la valeur du matériel et des objets mobiliers de l'autre. Reste donc le calcul de l'annuité à payer jusqu'à l'expiration des concessions. Cette annuité ne saurait être supérieure aux recettes réalisées dès aujourd'hui par les compagnies, augmentées des avances faites au titre de la garantie ; elle serait même probablement inférieure aux recettes à venir procurées par l'exploitation de l'Etat.

Enfin, après avoir critiqué les tarifs des compagnies et la concurrence qu'elles font à la battellerie, M. Bourrat s'étend sur les économies dans les frais d'administration qui seraient la conséquence de l'exploitation par l'Etat des réseaux de l'*Ouest* et du *Midi*, et sur les avantages qui en résulteraient au point de vue de la défense nationale.

M. Plichon s'efforce surtout de réfuter les conclusions des rapports Klotz. Faisant état des différences sensibles qui existent entre ces rapports écrits à peu d'intervalle l'un de l'autre, au sujet des évaluations des charges budgétaires, conséquences du rachat, il montre combien il est difficile de discuter avec certitude des conclusions s'appuyant sur l'étude d'un simple exercice. Les résultats contingents et variables d'une année à l'autre, sur lesquelles s'appuient les calculs de M. Klotz ne peuvent donner lieu qu'à des déductions exposées à être démenties par les faits. Encore faut-il tenir compte des difficultés nombreuses qui donneront lieu à des procès dont la solution influera d'une manière considérable sur le prix du rachat.

M. Plichon s'appuyant ensuite sur les résultats financiers obtenus par l'exploitation du réseau de l'*Etat*

français, et sur ceux des réseaux étrangers, estime que l'Etat, mauvais industriel, inapte à la direction d'une entreprise commerciale, exploiterait moins bien que les compagnies.

Le rachat est une opération hasardeuse et mauvaise dont les répercussions considérables atteindraient le crédit public.

M. Lhopiteau, hostile en principe à la nationalisation de l'ensemble des chemins de fer Français, se déclare partisan de la constitution d'un réseau d'*Etat* indépendant, autonome et bien organisé. L'Etat doit avoir une exploitation pouvant servir de modèle à celle des Compagnies privées.

Passant à l'examen de la situation financière de la *Compagnie de l'Ouest*, il constate que celle-ci a toujours fait appel à la garantie d'intérêt, que normalement elle devra y recourir jusqu'en 1936. A cette époque son crédit n'étant plus soutenu par celui de l'Etat, et ne pouvant faire face aux charges qui lui incomberont, elle devra déposer son bilan, et l'Etat se trouvera dans l'obligation de se substituer à elle. Dans ces conditions il ne pourra récupérer aucune des avances par lui faites au titre de la garantie, et prendra un réseau dans des conditions plus onéreuses que celles qui lui sont faites aujourd'hui.

M. Lhopiteau déclare en terminant qu'il ne tient pas spécialement à ce que l'Etat exploite le réseau racheté, et qu'il est prêt à se rallier à une convention qui pourrait alléger les charges sous lesquelles succombe la *Compagnie de l'Ouest*.

A ce moment les bases de la discussion changent,

M. Klotz déclare qu'il écarte la question du rachat en ce qui concerne la *Compagnie du Midi*.

M. Beauregard reprend alors les chiffres présentés par M. Klotz, dans son rapport pour la *Compagnie de l'Ouest*. Il critique les conclusions du rapporteur. D'après les faits, il est impossible de dire que la situation de la *Compagnie de l'Ouest* soit désespérée. Elle fait encore appel à la garantie d'intérêt, sans doute, mais cette situation était prévue dès 1883, puisque cette garantie lui a été accordée par les conventions jusqu'en 1935, soit pour une période de 34 ans encore. La *Compagnie de l'Ouest* a accepté de très grosses charges en construisant des lignes nouvelles, il faut lui donner le temps de parachever son œuvre.

M. Jannet montre les avantages qu'aurait la substitution de l'Etat à la *Compagnie de l'Ouest* dans l'exploitation du réseau de cette dernière.

Etant donné sa situation financière, la *Compagnie de l'Ouest* n'est en effet qu'une régie désintéressée. Le rachat s'impose ainsi que l'ouverture de négociations avec la *Compagnie d'Orléans*, pour l'incorporation au futur réseau *Ouest-Etat* de la ligne de Tours à Landerneau et de ses embranchements.

M. Leroy cherche à établir que le public et les employés n'auront rien à gagner au rachat.

M. Maruéjols, ministre des Travaux Publics, en s'appuyant sur les conclusions de M. Bourrat, d'une part, et sur celles de M. Klotz d'autre part, constate qu'il est impossible d'arriver à aucun résultat précis sur les conséquences du rachat. Il semble bien que les charges de l'Etat seraient après cette opération, ce

qu'elles sont auparavant, et que les actionnaires et les obligataires auraient tout à gagner au rachat. Mais la question financière n'est pas la seule à envisager ; il y a des intérêts économiques en jeu qu'il ne faut pas oublier.

Au rachat immédiat de la *Compagnie de l'Ouest* le Ministre des Travaux Publics préfère une réorganisation complète du réseau actuel de l'*Etat*, lui permettant une exploitation rationnelle, pouvant servir de modèle à celles des compagnies privées, et agissant sur ces dernières en établissant une concurrence loyale et efficace.

M. Maruéjols annonce que des négociations sont en cours avec les *Compagnies de l'Ouest* et d'*Orléans*, pour arriver à une solution semblable à celle demandée par M. Boudenoot, dans l'amendement que nous avons analysé.

Le Ministre des Travaux Publics s'exprime en ces termes :

« Les résultats ci-après peuvent être considérés comme acquis :

En ce qui concerne le réseau de l'Ouest :

1^o Cession immédiate au réseau d'*Etat* des gares de Montparnasse et de Vaugirard ;

2^o Cession, lors de l'ouverture de la ligne de Paris à Chartres par Gallardon, de la section de Montparnasse à Vanves, qui devait être empruntée par cette ligne ;

3^o Cession, à la même date, de la gare de Chartres et des sections aux abords, ainsi que de la ligne de Maintenon à Auneau ;

4^o Cession, si l'*Etat* reprend à la *Compagnie d'Orléans* les lignes de la côte sud de Bretagne pour les céder

à l'*Ouest*, de la ligne du Mans à Saint-Nazaire par Segré et toutes les lignes du réseau de l'*Ouest* situées au sud de cette ligne.

Vous voyez que cela forme un tout compact qui peut très bien servir de substratum à un bon réseau.

Et voici qui est encore plus intéressant, après tout ce que je vous ai dit :

5° Suppression, quant aux relations intéressant l'*Ouest*, de toutes restrictions aux droits de tarification du réseau d'*Etat* sur Paris...

Unification des tarifs sous forme de tarifs communs lorsqu'il y aura avantage pour le public.

En ce qui concerne le réseau d'Orléans :

1° Cession à l'Etat de la ligne de la Basse-Loire et des lignes qui s'en détachent ;

2° Maintien au réseau d'*Etat* de son accès à Bordeaux.

C'était là l'idée de Metzger, vous le savez comme moi, et pendant longtemps toutes les discussions ont porté sur cette clause, qui maintenant est acceptée. Et cela n'a pas été facile.

3° Accord en principe sur les conditions financières des cessions de lignes.

Cela ne peut être fait qu'après des estimations, des arbitrages. Je ne peux rien vous dire à ce sujet, n'ayant aucune compétence à cet égard.

Si, comme il y a lieu de le penser, les négociations aboutissent à des accords définitifs, le réseau d'*Etat* sera dispensé définitivement des constructions d'une voie à Paris, comme tête de ses lignes, et aura un accès complètement indépendant sur Paris.

La cession de la ligne de la Basse-Loire ainsi que celle

du Mans à Saint-Lazare et des affluents compris entre ces deux lignes, attribuera, en outre, au réseau d'*Etat* le trafic de toute la région dont le littoral s'étend de Bordeaux à Nantes et à Saint-Nazaire.

Il ne reste plus à régler avec la *Compagnie d'Orléans* que certains points sur lesquels nous ne sommes pas encore d'accord. Songez que nous enlevons les redoutes morceau par morceau et redan par redan. *Mais à l'heure actuelle vous voyez, que tel que je vous le sou-mets, ce canevas vous offre, je le crois, la garantie d'un accord qui présente les plus grands avantages. Je vous donne fermement le conseil de ne pas laisser passer cette occasion.* »

MM. Sibille, Siegfried, Failliot, Massabuau, Klotz, se succèdent à la tribune présentant, en sens divers, d'intéressantes observations sur l'opportunité du rachat et ses conséquences.

C'est alors qu'intervient M. Rouvier, Ministre des Finances, qui, dans un discours retentissant, se déclare l'adversaire du rachat de la *Compagnie de l'Ouest*, et partisan de l'amélioration du réseau de l'*Etat* proposée par le Ministre des Travaux Publics.

La Chambre décide alors de renvoyer les divers projets de résolution à la Commission des crédits pour attendre que le Ministre des Travaux Publics propose une solution de réorganisation du réseau de l'*Etat*.

La discussion devait, semble-t-il, être suspendue jusqu'au moment où le Gouvernement présenterait le résultat des négociations ouvertes avec la *Compagnie d'Orléans* et celle de l'*Ouest*.

C) *Projet de conventions avec l'Ouest et l'Orléans.*

Les négociations n'ont pas abouti à l'heure actuelle : il est intéressant de les connaître, puisque M. le Sénateur Prevet en demande la reprise dans son rapport de 1907.

Un accord provisoire semblait s'être établi entre les compagnies intéressées et l'Etat. M. Maruéjols analysait en ces termes les projets de conventions dans la séance du 12 juillet 1904, à la commission des crédits de la Chambre.

« L'économie des nouvelles conventions, dit-il, peut se résumer de la façon suivante :

Les lignes du nouveau réseau de l'*Etat* sont constituées :

Du côté du réseau de l'*Orléans*, par la ligne de Paris à Bordeaux par Vendôme, Tours et Poitiers ;

Du côté du réseau de l'*Ouest*, par les lignes de Paris à Chartres, de Chartres au Mans, du Mans à Redon par Sablé, Craon, Ponancé et Chateaubriand ; de Redon à Saint-Nazaire, Guérande et Le Croisic.

Toutes les lignes comprises dans ce secteur sont exploitées sans exception par le réseau de l'*Etat* qui a ainsi son domaine propre sans pénétration ni enchevêtrement d'aucune sorte.

Les gares de Montparnasse et de Vaugirard sont remises au réseau d'*Etat* et constituent sa tête de ligne dans Paris.

En outre, des dispositions sont prises pour ouvrir aux trains de l'Etat, dans la limite des besoins du service, les autres gares de l'*Ouest* (Saint-Lazare, Invalides, Batignolles, Champ-de-Mars).

En ce qui concerne le trafic, son partage entre les réseaux limitrophes est réglé, comme cela a toujours eu lieu entre deux compagnies voisines, par des arrangements spéciaux annexés aux conventions. L'*Orléans* conserve le trafic entre Paris et Bordeaux et les gares intermédiaires; l'Etat lui remet en outre une partie des transports en provenance ou à destination du futur réseau compris entre les deux lignes de Paris à Bordeaux, par Saumur et par Tours.

L'article 16 des conventions de 1883 est abrogé et l'Etat recouvre son entière liberté de tarification, sauf les exceptions indispensables pour maintenir à l'*Orléans* le trafic qui lui est expressément réservé.

Du côté de l'*Ouest*, la ligne frontière de Paris à Redon étant ouverte aux trains des deux réseaux, des comptes communs sont établis, là où il y a lieu, pour le partage des recettes et des dépenses des diverses sections de cette ligne.

Les modifications ci-dessus indiquées se traduisent, pour l'*Orléans*, par une perte considérable de produits nets qui seront désormais encaissés soit par le réseau de l'*Etat*, soit par celui de l'*Ouest*, auquel on remet les lignes de Bretagne reprises à l'*Orléans*.

Cette perte de produits nets représente, pour 1903, une somme, à déterminer par les calculs de l'Inspection des finances, qui formera le montant d'une annuité à servir à la Compagnie jusqu'à la fin de sa concession.

En outre, la Compagnie est privée des plus-values dont ses produits nets sont susceptibles dans l'avenir, plus-values qui auraient servi à accélérer l'amortissement de sa dette de garantie. Il a paru équitable d'en tenir

compte en réduisant la dette de leur montant hypothétique ramené à sa valeur actuelle. Sur la dette également on impute la valeur du matériel roulant cédé par la *Compagnie d'Orléans à l'Etat*.

La convention avec l'*Ouest* contient des dispositions financières analogues et stipule, en outre, divers avantages spéciaux pour compenser l'abandon des gares de Montparnasse et de Vaugirard, ainsi que la mise à la disposition de l'Etat, sans aucun loyer, du capital d'établissement des autres gares Ouest de Paris et des lignes qui y aboutissent.

En résumé, pour se constituer un réseau indépendant et homogène d'environ 4.000 kilomètres, l'Etat consent des sacrifices importants, mais qui se traduisent uniquement par des abandons de créances et n'exigent par suite aucun déboursé.

Il faut remarquer en outre que si ces sacrifices ont pour effet de hâter la libération des Compagnies, ils avancent par là même l'époque du partage des bénéfices qui restent soumis aux règles actuelles en vigueur 2/3 pour l'Etat, 1/3 pour la Compagnie. »

Le 12 juillet 1904, M. Maruéjouls affirmait à la Commission des crédits que l'entente était faite entre l'Etat et les compagnies sur l'ensemble des dispositions générales de ces traités ; les compensations pécuniaires à accorder aux compagnies devaient être déterminées.

On ne parla plus de ces conventions jusqu'au 14 février 1905. A cette date, M. Klotz demanda à M. Gauthier quelles étaient les intentions du Gouvernement sur la question du rachat du réseau de l'*Ouest*, et

montra dans son discours qu'il fallait sortir de la situation dans laquelle on se trouvait, aucun projet de réforme ne pouvant aboutir tant que les négociations entamées ne seraient pas terminées.

Le Ministre déclara qu'il ne pouvait pas préciser la date à laquelle interviendrait une solution définitive. Après avoir reconnu qu'il fallait en finir avec cette question, il se borna à promettre qu'il étudierait avec soin le projet, et qu'il ferait tous ses efforts pour que la solution intervint dans le plus bref délai possible.

Quelques temps avant cette déclaration ministérielle, le 15 janvier 1905, la Commission extra-parlementaire, chargée d'étudier les conséquences financières des conventions projetées, avait déposé son rapport.

Après avoir étudié ce document, et pris connaissance des exigences des compagnies, en juin 1905, le Ministre des Travaux Publics n'hésitait pas à déclarer à la Commission des crédits de la Chambre que les conventions Maruéjols n'offraient à l'Etat aucun avantage financier et technique et que, bien au contraire, elles étaient des plus onéreuses.

Les chiffres cités par M. Klotz lors de la discussion qui s'ouvrit le 30 novembre 1905, justifient pleinement l'opinion de M. Gauthier déclarant qu'il ne signerait jamais de pareilles conventions.

Les résultats des pourparlers étaient les suivants : l'*Etat* cédait à l'*Orléans* 174 kilomètres de lignes et en recevait 1.098, il devait payer une somme minima de 113 millions, il cédait à la *Compagnie de l'Ouest* 420 kilomètres, en recevait 530 et payait une soulte de 189 millions. Ces conventions aboutissaient aux résultats

suivants : l'*Ouest* faisait payer à l'*Etat* 356.000 francs le kilomètre cédé, — kilomètre ayant coûté en moyenne 277.000 francs seulement de frais de construction, — et recevait gratuitement 426 kilomètres. Ces chiffres se passent de commentaires et montrent quelles étaient les exigences des compagnies.

De nouveaux pourparlers furent engagés d'après les travaux de la Commission extra-parlementaire. Des propositions faites, on sait seulement que, moyennant une somme de 900 millions de francs, l'*Etat* recevrait 1.095 kilomètres de lignes. Les compagnies intéressées ont fait traîner les choses en longueur et ont évité de se prononcer définitivement. On peut expliquer ces attermoiements par la solidarité des deux compagnies et la situation particulière de celle de l'*Ouest*; la *Compagnie de l'Ouest* avait tout intérêt à ne laisser s'ouvrir le débat sur le rachat dont elle était menacée qu'après que les résultats de l'exercice 1905, plus favorables que les précédents, seraient acquis.

D) *Débats parlementaires de 1905.*

Cette politique eut comme conséquence d'irriter les partisans du rachat qui, au moment de la discussion du budget des Travaux Publics, reprirent la discussion à propos du dépôt de deux projets de résolutions, l'un de M. Lasies : « La Chambre invite le Gouvernement à prendre des mesures immédiates pour préparer le rachat des chemins de fer par l'*Etat* », l'autre de M. Bourrat : « La Chambre invite le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour le rachat des réseaux de l'*Ouest* et du *Midi*. »

M. Gauthier présente alors, ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'état des négociations entreprises avec les *Compagnies de l'Ouest* et de l'*Orléans*. La Chambre prononce, dans la même séance, le renvoi des projets de résolutions à la Commission des Travaux Publics. M. Jannet, rapporteur, donne son avis le 1^{er} décembre 1905, se bornant à examiner les conséquences du rachat de l'*Ouest*.

Cette Compagnie, qui fait encore appel à la garantie, ne pourra se libérer de sa dette envers l'Etat, dans les hypothèses les plus favorables, qu'en 1948. Par conséquent, les actionnaires n'ayant pas la perspective d'augmentation de dividende avant 43 ans, leur administration ne peut être que celle d'une régie désintéressée.

Il y aurait avantage à racheter l'*Ouest* voisin du réseau de l'*Etat*.

Il conclut au rachat immédiat de l'*Ouest* demandant à la Chambre de reprendre le plus tôt possible la discussion interrompue.

Celle-ci recommença le 7 décembre. M. Bourrat reprend les arguments déjà présentés par lui, et défend la solution proposée par M. Jannet.

M. Plichon combat la thèse d'après laquelle l'*Ouest* n'exploiterait que sous la forme de régie désintéressée. Il se base pour cela sur l'augmentation des produits nets des dernières années, due non pas comme on l'affirme, à l'ajournement des travaux complémentaires, à des réductions de personnel et à des économies excessives, mais à une exploitation rationnelle et plus intelligente.

Si l'on tient compte, d'autre part, de l'exploitation

défectueuse des chemins de fer par l'Etat, des difficultés d'ordre budgétaire, conséquences des travaux à faire sur les réseaux d'*Etat*, enfin de l'aléa d'une opération financière comme le rachat, on peut affirmer que cette opération constituerait une imprudence, qu'elle serait une folie.

M. Régnier compare les résultats obtenus par les réseaux d'Etat étrangers, belges, suisses et allemands, à ceux des réseaux français, et cherche à faire ressortir que les premiers ont donné des résultats supérieurs aux seconds. L'exploitation par l'Etat étant supérieure à celle des compagnies, l'Etat aurait avantage à exploiter en régie tous ses chemins de fer ; quant au rachat de l'*Ouest* il est indispensable.

M. Leroy fait état des réformes faites par la *Compagnie de l'Ouest*, des améliorations apportées à son matériel, des institutions de prévoyance organisées par elle en faveur de son personnel. Racheter cette compagnie serait faire une expérience dont on ne peut apercevoir les conséquences financières et économiques mais que l'on peut affirmer devoir être ruineuse pour l'Etat, et fatale à la prospérité du pays.

M. Massabuau déclare qu'en admettant que la *Compagnie de l'Ouest* soit une régie désintéressée, il en est toujours de même pour l'Etat. Ce qu'il faut c'est trouver une combinaison, — convention nouvelle avec l'Ouest, ou concession à une nouvelle compagnie après rachat — donnant à l'Etat plus de garantie et rendant la compagnie régie intéressée.

M. Beauregard tire argument pour combattre le rachat de l'opinion des Chambres de commerce, et des députés

de l'Ouest, hostiles à cette opération. Il s'attache ensuite à faire ressortir les progrès réalisés par la *Compagnie de l'Ouest* pendant les dernières années : ces progrès étant indéniables, on ne peut dire qu'elle exploite en régie désintéressée. D'autre part le produit net a augmenté dans de telles proportions que l'*Ouest* peut espérer se libérer envers l'Etat et recouvrer pendant une dizaine d'années au moins la libre disposition des bénéfices. Pour racheter l'*Ouest*, l'Etat serait obligé de dépenser un capital de 200 millions environ ; or il est dangereux de faire des emprunts à jet continu.

Quoi qu'il en soit on ne peut rester dans la situation actuelle. Les menaces de rachat causent un dommage considérable aux actionnaires : il faut écarter d'une façon définitive la question du rachat.

M. Jannet, dans la séance du 12 décembre 1905 répond à MM. Plichon et Beauregard. Il combat l'argument tiré de l'augmentation du produit net dans les dernières années, en observant que la moitié au moins de cette augmentation provient d'économies, dont quelques-unes tiennent à l'ajournement regrettable de travaux complémentaires et d'autres à une diminution dans le personnel. L'augmentation des produits nets n'est pas proportionnelle à l'augmentation des recettes : cette dernière est moins accusée sur l'*Ouest* que sur les autres réseaux (1.68 % au lieu de 3.64 sur le réseau de l'Etat et 5.22 sur le Nord).

Cette constatation diminue singulièrement la portée de l'argument dirigé contre la thèse de la régie désintéressée. M. Jannet passe ensuite à l'examen des avan-

tages du rachat et du coût de cette opération, qui, à son avis, ne comporte que des aléas insignifiants.

Le Ministre des Travaux publics, M. Gauthier, dans son discours du 13 novembre 1905, déclare qu'il ne croit pas que la constitution du futur réseau *Ouest-Etat* puisse exercer une influence prépondérante sur la tarification générale, le réseau d'*Orléans* formant une barrière entre le nouveau réseau et le reste du pays.

Il montre ensuite les difficultés financières que soulèverait une opération aussi complexe que le rachat, difficultés touchant le gage de l'Etat, le paiement des travaux complémentaires, le paiement des lignes construites depuis moins de quinze ans, difficultés sur la question de savoir qui paiera les 150 millions environ de travaux neufs ou d'entretien ajournés par l'*Ouest*, et sur celle de savoir qui comblera le déficit d'environ 80 millions de la plus ancienne des deux caisses de retraites créées par la compagnie pour les employés.

En admettant que l'Etat exploite aussi bien que les compagnies, qu'il puisse payer les annuités de rachat au moyen des produits nets, et en supposant admise l'affectation du matériel au remboursement de la dette de garantie, le Ministre estime que le rachat de l'*Ouest* obligerait l'Etat à payer immédiatement une somme d'environ 400 millions.

La Chambre cédant alors à des considérations politiques étrangères à la question — en particulier l'hostilité connue du président du Conseil M. Rouvier, au rachat — décida par 285 voix contre 270 de surseoir à la discussion, jusqu'au vote définitif de la loi sur les retraites ouvrières.

La question ne revient plus devant cette législature.

CHAPITRE II

Les Débats Parlementaires de 1906

Situation actuelle

La nouvelle Chambre, élue en mai 1906, était à peine réunie, que M. Klotz appelait son attention sur la nécessité de racheter l'*Ouest*, en déposant sur le bureau de la Chambre, le 12 juin 1906, un nouveau rapport ; ce rapport était l'exacte reproduction de celui du 20 mai 1903, suppression faite de la partie concernant le rachat du *Midi*.

Le gouvernement de M. Clémenceau fit du rachat de l'*Ouest*, dans sa déclaration aux Chambres, l'un des articles de son programme. Jusqu'alors toutes les demandes de ce genre émanaient de l'initiative parlementaire ; pour la première fois un gouvernement prenait position en faveur du rachat.

Dans la séance du 5 novembre 1906, M. Barthou déposait un projet de loi « tendant à autoriser le Ministre des Travaux publics à ouvrir la procédure du rachat

à l'égard de la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*. »

Dans l'exposé des motifs on lit : « La *Compagnie de l'Ouest* se trouve dans une situation qui de jour en jour s'écarte davantage des conditions d'une industrie réellement intéressée aux résultats de sa gestion.

« Ecrasée sous le poids d'une dette sans cesse grandissante, elle ne saurait entrevoir en rémunération des efforts qu'elle peut tenter pour améliorer son exploitation que des avantages aléatoires, lointains et pratiquement illusoires...

« L'inutilité même des efforts accomplis dans les derniers temps par la Compagnie est la démonstration la plus probante de la gravité du mal.

« Ce ne sont pas les hommes qui sont inférieurs à la situation, c'est la situation elle-même qui entrave l'efficacité de leur action, c'est à elle qu'il importe de remédier. »

Ce projet de loi fut renvoyé à la Commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication (1) de la Chambre des députés qui désigna M. Aimond comme rapporteur.

(1) Cette commission est composée de MM. Léon Janet, président; Rabier, Bourrat, Aimond, Berthet, vice-présidents; Dauzon, Empereur, Mairat, Devèze, Begey, Lebrun, secrétaires; Régnier, Cère, Foy, Bignon, Deléglise, Maruéjols, Honoré Leygue, Brindeau, Treignier, Goujat, Pelletan, Tassin, Brousse, Baudin, Grosdidier, Vandame, Chapuis, Chautemps, Sénac, Simonet, Périer.

SECTION I

Le Rapport de M. Aimond

Nous allons indiquer ici le sens et les conclusions du rapport de M. Aimond qui sert de base aux discussions parlementaires de 1906. Nous reprendrons dans les chapitres suivants l'examen détaillé des arguments.

M. Aimond dans l'introduction de son rapport, examine les résultats de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat « dans une monarchie militaire comme la Prusse, et dans une démocratie libre de ses destinées comme la Suisse. »

Pour les chemins de fer allemands, « nous sommes obligés, dit-il, de constater que leur exploitation est au moins aussi bonne que celle des meilleures compagnies françaises ; que l'unification des tarifs a favorisé singulièrement les commerçants de ce pays ; qu'ils sont, en outre, moins élevés que les nôtres, et qu'au point de vue financier l'amortissement fonctionne ; que le capital de premier établissement faisant partie intégrale de la dette est rémunéré par un intérêt supérieur à celui que l'on rencontre en France, et que si une observation pouvait être faite à ce sujet, ce serait peut-être d'arriver à séparer du budget général de l'Etat, le budget particulier des chemins de fer qui y reste incorporé.

C'est une question qu'on pourra utilement examiner dans notre pays lorsque viendra en discussion le projet de loi annoncé par le Gouvernement relatif à l'organisation future du nouveau réseau d'Etat.

Enfin, pour terminer, et nous plaçant à un point de vue exclusivement national, nous devons constater que si demain, la France et l'Allemagne étaient appelées à mettre en mouvement cette organisation compliquée qu'on appelle la mobilisation, l'Allemagne aurait sur nous un immense avantage, en raison de l'unification de son réseau, de ses méthodes d'exploitation et de l'unité de son matériel.

Nous savons bien que chez nous de grands progrès ont été accomplis à cet égard, mais il reste encore sur chacun de nos réseaux des méthodes particulières, des appareils différents, un matériel disparate qui viendraient encore compliquer une mobilisation déjà difficile par elle-même.

Lors donc que l'on compare les deux systèmes d'exploitation en présence, on a le devoir d'envisager toute l'étendue du problème et de ne pas se cantonner exclusivement dans des questions de chiffres, alors que des intérêts supérieurs bien qu'immatériels entrent en ligne de compte pour une si large part. »

Pour les chemins de fer suisses, dont le rachat est récent et aurait constitué une affaire financière désastreuse, d'après M. Rouvier et quelques économistes français, M. Aimond cite les conclusions du rapport présenté à la Confédération pour l'exercice de 1905 :

« Le résultat de l'année doit être considéré comme
« satisfaisant. Les recettes totales ont dépassé de
« 3.878.000 francs les sommes budgétées. Néanmoins,
« les dépenses d'exploitation sont restées quelque peu en
« dessous des prévisions budgétaires et l'excédent d'ex-
« ploitation dépasse de 5 millions en chiffre rond le

« chiffre porté au budget et est de 3 millions 1/2 supérieur au chiffre figurant au compte de 1904. Le coefficient d'exploitation est descendu de 67,68 % à 66,42 %.

« Malgré l'accroissement considérable des dépenses de construction et d'acquisition de matériel roulant, dépenses dont les charges d'intérêt et d'amortissement grèvent notre compte annuel, le compte de profits et pertes présente sur 1904 une amélioration de plus d'un million, puisque, en plus de l'excédent de 651.733 fr. 92, il faut tenir compte du fait qu'un report de 503.869 francs était compris dans le résultat de 1904, tandis que le solde actif reporté sur 1905 n'était que de 60.734 fr. 99.

« On peut donc continuer à envisager qu'avec une gestion prudente et une administration économe, l'avenir des chemins de fer fédéraux est assuré. »

M. Aimond continue : « A la suite de ces observations, le rapport résumant la situation montre que le résultat de l'exploitation des chemins de fer fédéraux s'est traduit pour le budget fédéral :

En 1902, par un bénéfice de . . .	4.422.420 fr.
En 1903, — — . . .	1.030.681 »
En 1904, — — . . .	60.734 »
En 1905, — — . . .	651.733 »

Il résulte donc de ces chiffres que le point critique a été obtenu en 1904 mais que désormais l'avenir des chemins de fer fédéraux est assuré.

Ce qui le prouve, c'est que les recettes des huit pre-

miers mois de l'année 1906 dépassaient les prévisions de 2.850.000 francs. »

M. Aimond examine ensuite la situation spéciale de l'*Ouest* et son mode d'exploitation.

De l'examen du tableau comparatif des dépenses d'exploitation des années 1901 à 1905 il conclut que la *Compagnie de l'Ouest* cherche à masquer la situation véritable de son exploitation.

Pour les travaux complémentaires, tandis que les lois de finances de 1901 à 1905 avaient autorisé 60 millions de dépenses, l'*Ouest*, d'après les comptes présentés ou arrêtés, n'a usé de cette autorisation que jusqu'à concurrence de 29.728.000 francs.

Les dépenses d'exploitation de la compagnie ont, en 5 ans, diminué de 7.546.076 fr. 63, et cela malgré une augmentation de 268 kilomètres de lignes à exploiter.

Cette réduction est obtenue malgré l'augmentation des dépenses relatives au haut personnel, dont le nombre reste à peu près fixe, par la diminution des dépenses du petit personnel des gares, des trains et de la voie, dont l'effectif diminue de près de 2.000 unités, par l'abaissement des frais d'entretien de la voie qui tombe de près de 50 % dans les 4 dernières années, par une diminution de 5 % dans les dépenses de refecton des voies, par un renouvellement insuffisant du matériel roulant, par une diminution considérable dans les dépenses de réforme du matériel, par une diminution du stock des combustibles et des matériaux.

La *Compagnie de l'Ouest* pourra-t-elle rembourser sa dette? M. Aimond ne le croit pas. « Comme elle n'a

guère de chance, dit-il, (1) de trouver sur son réseau des mines de l'importance de celles qui alimentent le trafic des compagnies de l'*Est* et du *Nord*, et que d'autre part au lieu de s'outiller pour desservir convenablement ses ports de mer et ses ports fluviaux, elle a peut-être un peu trop ses capitaux et son argent dans des travaux qui font assurément le plus grand honneur à ses ingénieurs et qu'on peut admirer notamment aux environs de Paris. Il apparaît à tout esprit impartial, qu'elle n'a pas, peut-être, dirigé où il le fallait les efforts de son exploitation, ce qui lui rendra bien difficile la tâche de surmonter les difficultés de l'heure présente et d'amortir d'une façon sérieuse la dette énorme qui l'accable au regard de l'Etat. »

M. Aimond examine ensuite les objections d'ordre financier présentées contre le rachat, les rapports existant entre cette opération et la dette publique, le coût de l'exploitation du réseau de l'*Etat*; il étudie enfin les clauses de rachat en indiquant les principaux points litigieux qu'elles peuvent soulever.

Le rapporteur arrive aux conclusions suivantes (2) :

« Nous croyons avoir démontré :

« 1^o Que l'exploitation de la *Compagnie de l'Ouest* s'écarterait de jour en jour davantage des conditions d'une industrie réellement intéressée aux résultats de sa gestion ;

« 2^o Qu'écrasée sous le poids d'une dette sans cesse grandissante, elle ne saurait entrevoir, en rémunération

(1) Rapport de M. Aimond, p. 28.

(2) Rapport de M. Aimond, pp. 77-78.

des efforts qu'elle pourrait tenter pour améliorer son exploitation, que des avantages pratiquement illusoires ;

« 3° Que le réseau d'Etat actuel, malgré ses déficiences, pouvait soutenir la comparaison, au point de vue de l'exploitation, avec les compagnies les plus prospères, et que le pays avait, somme toute, le plus grand intérêt, au point de vue économique, à posséder un réseau suffisamment vaste pour contre-balancer l'action des Compagnies qui envisagent le plus souvent leurs intérêts privés ;

« 4° Que, quels que soient les litiges qui pourraient naître à l'occasion du rachat, les plus importants d'entre eux pourraient surgir également à la fin de la concession, quand bien même l'Etat ne rachèterait pas, et que les autres ne peuvent influencer d'une façon sérieuse l'annuité qui serait fixée pour le rachat.

« En réalité, les adversaires du rachat n'ont jamais pu faire à cette opération qu'une seule objection véritable.

« Ce qui n'est pas, d'ailleurs, démontré d'une façon péremptoire, c'est celle qui consiste à dire que par l'opération du rachat, l'Etat va consolider jusqu'en 1956 le revenu des actionnaires, lequel n'est garanti actuellement que jusqu'en 1936, argument tout au moins singulier dans la bouche de ceux qui ne cessent de représenter le rachat comme un triomphe pour le collectivisme.

« Faisons observer ensuite que ceux qui nous opposent cet argument sont aussi les mêmes qui prétendent que la *Compagnie de l'Ouest* arrivera à rembourser son énorme dette avant la fin de sa concession ; ce qui veut

dire incontestablement que la Compagnie ne ferait plus appel, d'après eux, à la garantie d'intérêt dans quelques années.

« Mais alors, s'il en est ainsi, en rachetant le réseau de l'Ouest, l'Etat ne consolide rien du tout, puisque, si la Compagnie ne fait plus appel à la garantie d'intérêt, cela veut dire que ses produits nets deviendront bientôt assez importants pour couvrir à eux seuls les charges des emprunts et le revenu des actionnaires.

« Par conséquent, l'argument tombe. Si maintenant ceux qui nous reprochent de vouloir, par le rachat, consolider le revenu des actionnaires à partir de 1936, ont l'opinion certaine que la *Compagnie de l'Ouest* fera encore appel à cette date à la garantie d'intérêt — ce qui équivaldrait à dire que d'ici trente ans la Compagnie se reconnaît incapable de réaliser sur ses recettes les cinq ou six millions de plus-value nécessaires pour n'avoir plus besoin de la garantie d'intérêt, — ils nous donnent, au contraire, une raison de plus pour effectuer le rachat, parce que le léger progrès que la *Compagnie de l'Ouest* se déclarerait d'ores et déjà impuissante à accomplir, le réseau de l'Etat, qui comprend près de 3,000 kilomètres aujourd'hui, agrandi des 6,000 kilomètres du réseau de l'Ouest et délivré de toute entrave, pourra le réaliser facilement, puisqu'il ne s'agit, nous le répétons, que d'une amélioration de quelques millions.

« N'oublions pas, enfin, que l'Etat a essayé par tous les moyens possibles d'apporter un remède à la situation actuelle.

« L'année dernière, l'honorable M. Maruéjols, mi-

nistre des Travaux Publics, exposait à la tribune la substance des négociations qu'il poursuivait avec la *Compagnie de l'Ouest* d'une part et la *Compagnie d'Orléans* de l'autre.

« Le résultat de ces négociations a été négatif, ainsi que le Gouvernement l'affirme dans l'exposé des motifs du projet de loi...

« Supposons, par impossible, que les adversaires du rachat triomphent, comment espèrent-ils que l'Etat pourra sortir de l'impasse où ce triomphe l'aurait engagé ?

« Par de nouvelles négociations ?

« Soit ; mais alors, puisque sous la menace du rachat, l'Etat n'a pas abouti à un compromis acceptable, comment espérer, le rachat ayant été repoussé par la Chambre, que l'Etat serait mieux armé pour en négocier un nouveau ?

« Voilà la situation réelle, et c'est sous ce jour qu'il faut envisager la question du rachat du réseau de l'*Ouest*.

« C'est pourquoi nous avons la ferme espérance que la grande majorité de la Chambre, suivant en cela l'exemple de sa Commission des Travaux publics, adoptera le projet que nous avons l'honneur de lui soumettre. »

Le rapport de M. Aimond connu, nous pouvons suivre avec intérêt les débats parlementaires qui se sont engagés à la Chambre des Députés au mois de décembre 1906.

Une analyse complète de la discussion nous permet-

tra de savoir quels sont, à l'heure actuelle, les arguments présentés par les adversaires et les partisans du rachat.

SECTION II

Les débats parlementaires de 1906

I. *Discussion de la motion de MM. Farjon, Lucien Dior, Etienne Pinault, Brindeau, de Saint-Paul et Lefort.*

Le débat s'engage sur la motion préjudicielle de M. Farjon, libellée en ces termes : « La Chambre décide qu'avant toute discussion du projet déposé par le Gouvernement, tendant à autoriser le ministre des Travaux publics à ouvrir la procédure du rachat à l'égard de la *Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest*, une enquête sur ce projet de loi sera ouverte auprès des conseils généraux, des chambres de commerce, des chambres consultatives des arts et manufactures, et toutes autres institutions qu'il paraîtra utile d'interroger ».

M. Farjon remarque qu'en 1902, lors de la discussion du projet Bourrat, les chambres de commerce consultées se sont déclarées hostiles, à quelques exceptions près, au rachat des chemins de fer. A la même époque, sur 98 circonscriptions électorales desservies par le ré-

seau de l'*Ouest*, il y en eut 72 qui votèrent contre le rachat, 10 pour, 16 qui ne se prononcèrent pas. A la session d'août, 7 conseils généraux émirent des vœux fortement motivés contre le rachat.

En 1906, l'opinion peut avoir changé : il importe donc, dans une opération aussi grave que le rachat de l'*Ouest*, de faire une enquête auprès des intéressés, des gens qui voyagent, c'est-à-dire du public, des gens qui transportent, c'est-à-dire des commerçants et industriels. Les premiers sont représentés par les élus du suffrage universel aux divers degrés, les seconds par les délégués spéciaux qui constituent les chambres de commerce.

M. Farjon termine son discours en faisant allusion à l'ordre du jour hostile au rachat de l'*Ouest*, voté par les députés de la région de l'*Ouest*, dans la séance du 27 novembre 1906 (1).

(1) *Séance du 27 novembre 1906.* — Réunion des députés de la région de l'*Ouest*.: Président, M. Modeste Leroy ; secrétaire, M. Edmond Leblanc. — ordre du jour adopté par 76 voix contre 4 et 1 abstention :

« Les députés des départements desservis par les *Chemins de fer de l'Ouest*,

« Regrettant que les négociations engagées avec l'Orléans et l'*Ouest* n'aient pas abouti ;

« Persuadés qu'enfin affranchie de la menace de rachat qui pèse sur elle, la *Compagnie de l'Ouest* pourra non seulement continuer les efforts qu'elle a tentés dans ces cinq dernières années, malgré toutes les difficultés qu'elle a rencontrées, mais encore, et de beaucoup, en augmenter les effets ;

« Convaincus qu'il lui sera alors possible de faire toutes les commandes de machines et de wagons, ainsi que les doublements de voies et aménagements de gare, qui lui permettront d'atténuer, sinon de supprimer toute crise de matériel, et d'assurer d'une façon stable la régularité de ses services ;

« Considérant que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat serait

M. Klotz combat la motion de M. Farjon. Trois solutions, dit-il, sont possibles : l'ajournement, le rejet ou l'adoption du rachat. La première serait déplorable à tous les points de vue. On demande la consultation des chambres de commerce. Cette consultation est inutile, puisqu'elle est faite. Tout le monde peut se procurer le document, publié par la *Compagnie de l'Ouest*.

Les conséquences financières de cette consultation seraient désastreuses. Lorsque, au mois de janvier 1904, le débat a été suspendu par suite de la promesse du Gouvernement d'apporter de nouvelles conventions, des négociations ont été engagées. Les intérêts en cause ont indiqué leurs prétentions et on a pu en déterminer le montant.

Dans l'ordre du jour voté récemment par les députés des départements desservis par l'*Ouest*, ils regrettent que les négociations engagées avec l'*Ouest* et l'*Orléans* n'aient pas abouti. Savent-ils ce qu'auraient coûté à l'Etat ces fameuses conventions ?

Il résulte des documents fournis par l'administration des Travaux Publics, que l'*Ouest* aurait rétrocédé 104 kilomètres pour 189 millions, alors qu'aujourd'hui on peut faire le rachat, c'est-à-dire reprendre 6.000

de nature à grever considérablement les finances publiques, déjà si surchargées,

« Emettent un avis défavorable au rachat des chemins de fer de l'*Ouest*. »

La réunion décide que le présent ordre du jour sera, par une délégation comprenant MM. Modeste Leroy, président; Edmond Leblanc, secrétaire; Bansard du Bois, Cachet, Armez, remis à M. le ministre des Travaux publics et à M. le président de la Commission des chemins de fer.

Le président, L. Modeste LEROY. *Le secrétaire*, Edmond LEBLANC.

kilomètres, non seulement sans déboursier un centime, mais en recevant de la Compagnie une somme de 150 millions, si toutefois elle est encore solvable.

Les députés de l'*Ouest* ajoutent, dans leur ordre du jour, qu'ils sont convaincus que des commandes de matériel et la construction de voies nouvelles permettront à la Compagnie de régulariser son service.

Or, chaque année, dans la loi de finances, à la demande des compagnies, on inscrit des crédits d'autorisation pour travaux complémentaires.

En 1901, ces crédits étaient de 13 millions, la Compagnie a dépensé 9 millions 200.000 francs. En 1902, sur un crédit de 13 millions la dépense atteint 7 millions 900.000 francs ; en 1903, 6 millions 600.000 francs sur un crédit d'autorisation de 12 millions ; en 1904, 4 millions 500.000 francs sur un crédit de 12 millions 500.000 francs ; en 1905, 3 millions 900.000 francs sur un crédit de 9 millions 500.000 francs.

Ainsi, en cinq années, la Compagnie, volontairement, et pour des raisons trop apparentes, n'a pas profité de 28 millions 800.000 francs que les lois des finances avaient mis à sa disposition.

Si elle avait utilisé cette somme, elle aurait amélioré son exploitation et, au point de vue du commerce, de l'industrie et des voyageurs, on n'aurait pas eu à déplorer des retards permanents et des accidents nombreux.

M. Klotz cite ensuite le passage suivant d'une brochure de M. Wickersheimer :

« La *Compagnie de l'Ouest*, se sentant menacée du rachat, a opéré, pendant l'exercice 1906, toutes les

réductions possibles sur le personnel et sur le matériel, et ces réductions énormes sur les dépenses, accrues de l'excédent de recettes dû à une prospérité exceptionnelle pour tous les réseaux, forment un total tel que cette année-ci la Compagnie échappera à la garantie d'intérêt. En d'autres termes, le revenu net de 1906, pour la première fois depuis l'existence du réseau, dépassera, pour des causes en grande partie artificielles et voulues, l'annuité conventionnelle de l'article 15 de la convention de 1883.

« C'est cet excédent capitalisé pendant la durée restante du régime garanti, c'est-à-dire jusqu'en 1935, que la Compagnie recevra en trop, si le rachat se fait après janvier 1907. Si l'on n'aboutit pas avant le 1^{er} janvier il en résultera pour l'Etat une perte de quelques centaines de millions. »

Tout ajournement de la discussion porterait atteinte aux intérêts de l'Etat, déjà compromis par les retards apportés à la discussion dans les précédentes législatures. En effet, quand, en 1905, la Chambre eut à statuer sur les conclusions de la commission des crédits, la dette de l'*Ouest* vis-à-vis de l'Etat s'élevait à 301.374.000 francs ; en décembre 1906, elle atteint 419.880.000 francs, soit une augmentation de 118.506.000 francs.

Si le gage avait cru dans des proportions analogues, on pourrait s'en réjouir. Mais pendant que la dette augmentait de 118 millions 506.000 francs, au dire de la Compagnie, la valeur du matériel, au prix du neuf, ne s'est élevée que de 13.011.000 francs. Ainsi, pendant que la dette augmentait de 39.32 %, la valeur du matériel n'augmentait que de 3.85 %.

Mais une rectification à ces chiffres s'impose immédiatement. Cette valeur du matériel sera réduite par les experts. Une commission, dont M. Pérouze fait partie, déclare, dans un rapport du 9 juin 1896, que le matériel devra subir un coefficient de dépréciation de 45 %.

La commission des crédits évalue ce coefficient de dépréciation à 47 ou 48 %, ce qui donne au gage une valeur de 266 millions 440.000 francs.

Il y a quatre ans, il n'y avait aucun écart entre la dette et le gage. L'Etat pouvait, sans bourse délier, devenir exploitant.

Aujourd'hui la *Compagnie de l'Ouest* doit à l'Etat une somme de 153 millions 440.000 francs. Quand bien même on prendrait les réserves statutaires et le domaine privé, l'Etat ne pourrait recouvrer intégralement sa créance. Cette situation ne peut se prolonger.

C'est une question d'espèce. Il est indispensable de racheter le réseau de l'*Ouest*, qui est une régie désintéressée, et dont les résultats, non seulement au point de vue financier, mais au point de vue économique, sont déplorables.

M. Brindeau, au nom de la minorité de la commission des Travaux Publics, défend la motion préjudicielle de M. Farjon. Il demande une mesure d'instruction.

Il est facile de consulter rapidement les chambres de commerce. Quant aux conseils généraux, il suffit de les convoquer en session extraordinaire.

Cette consultation semble d'autant plus nécessaire qu'on ne saurait sur une question aussi grave se livrer à une instruction trop complète.

M. Barthou, ministre des Travaux Publics, ne croit pas à l'utilité de l'enquête demandée. La question du rachat de l'*Ouest* est à l'ordre du jour depuis plus de dix ans. Pendant cette période les intérêts divers ont eu les loisirs et les moyens de se faire entendre. MM. Farjon et Brindeau demandent à la Chambre d'ouvrir une enquête auprès des Conseils généraux, des chambres de commerce, des chambres consultatives des arts et manufactures et « toutes autres institutions qu'il paraîtra utile d'interroger »; or, les Conseils généraux et les chambres de commerce ont eu tout le temps de se prononcer et ils l'ont fait. Une brochure a été publiée en 1900, contenant la consultation des chambres de commerce sur la question du rachat. Dans la préface, l'auteur anonyme de la brochure dit qu'elles se sont toutes prononcées contre le rachat, c'est inexact. Deux d'entre elles, et non des moins importantes, celles de Rochefort et de La Rochelle, non seulement se sont prononcées pour le rachat ; mais l'une d'elles, celle de La Rochelle, par une délibération prise en conseil a demandé au Ministre des Travaux Publics de réunir dans le même projet de loi l'*Ouest* et le *Midi*.

La motion préjudicielle de MM. Farjon et Brindeau est d'ailleurs en contradiction avec la résolution votée par les députés de la région de l'ouest, avant que le rapport soit déposé, pour se prononcer contre le rachat ; s'il ne se sont pas assurés de l'adhésion de leurs commettants, pourquoi se prononcer contre le rachat ? s'ils sont sûrs de représenter le suffrage universel, pourquoi consulter les chambres de commerce ?

Il y a dans un passage de cette résolution, un argument

qui a été développé fréquemment dans les assemblées et dans la presse, c'est que si la situation de l'*Ouest* est mauvaise, cela tient surtout à la menace continuelle du rachat qui est suspendue sur elle et qui l'empêche d'y remédier. On conclut qu'il faut l'affranchir de cette menace.

On dit que les autres réseaux sont aussi l'objet de plaintes nombreuses. Mais si, au point de vue du retard des trains, la situation de l'*Ouest* est peu exceptionnelle, en ce qui concerne le transport des marchandises, la crise y sévit dans des conditions tout à fait inacceptables et provoque des réclamations unanimes.

D'ailleurs, le meilleur moyen d'affranchir la *Compagnie de l'Ouest* de la menace du rachat c'est de procéder au vote le plus tôt possible. Il y a un intérêt considérable pour les finances à ce que cette question soit réglée avant le 31 décembre 1906.

La motion de M. Farjon est rejetée par 365 voix contre 215, en dépit d'une observation de M. Beauregard, faisant remarquer qu'il n'y aurait intérêt à racheter l'*Ouest* avant le 31 décembre 1906, que dans le cas où l'annuité de rachat serait déterminée par le produit net de la dernière année, mais que cet intérêt disparaît, si cette annuité se calcule d'après les clauses de l'article 15 de la convention de 1883, ce qui est certain puisqu'en 1906 l'*Ouest* fait appel à la garantie d'intérêt.

II. Contre-projet de M. Biétry.

La Chambre aborde ensuite l'examen du contre-projet déposé par M. Biétry, invitant le Gouvernement à

racheter, dans les six mois, l'*Ouest*, et à substituer à la compagnie actuelle et à l'Etat, pour l'exploitation des deux réseaux de l'*Ouest* et de l'*Etat*, une nouvelle société formée par le personnel à tous les degrés, actuellement en service. M. Biétry commence par développer la conception sociale, dont son projet n'est qu'une application.

« Voici, dit-il, les considérations qui nous ont fait déposer ce contre-projet :

« Au point de vue social :

1° Faire passer dans la législation moderne le principe de l'accession des travailleurs à la propriété des entreprises auxquelles ils collaborent ;

2° Empêcher la formation des grands monopoles d'Etat, qui conduiraient le peuple vers un régime où tous les hommes seraient fonctionnaires, c'est-à-dire livrés à l'arbitraire du pouvoir exécutif ;

3° Activer dans la conscience de chaque citoyen les principes de responsabilité, d'initiative, de production, de liberté, qui ne peuvent se développer qu'à l'aide de la propriété individuelle.

« Au point de vue national :

1° Créer l'émulation des citoyens en leur donnant la possibilité de développer individuellement leurs facultés ;

2° Les attacher au sol natal, à la patrie et à ses lois par des intérêts autant matériels que moraux ;

3° Susciter les efforts individuels afin d'arriver au maximum de perfectionnement pour les particuliers et pour la collectivité.

« Au point de vue financier :

1° Créer de nouvelles richesses en donnant aux capi-

taux une mobilité d'autant plus grande qu'ils sont en un plus grand nombre de mains ;

2° Intéresser le personnel et le public à la prospérité de l'exploitation, à l'entretien du matériel et à son perfectionnement, créer une émulation croissante dans toutes les formes de l'activité au lieu de laisser envahir le corps social par l'inertie inhérente aux sociétés dans lesquelles les individus n'ont aucun intérêt individuel, immédiat, au bon fonctionnement de tous les rouages. »

Il s'agit de savoir tout d'abord si le rachat de l'*Ouest* est une opération avantageuse pour le pays, s'il satisfait l'intérêt général, les intérêts du personnel, la gestion financière et technique, enfin les principes généraux qui régissent les rapports des citoyens avec l'Etat.

Le rachat étant avantageux pour l'Etat, il faut que le personnel y trouve des garanties de liberté et de prospérité ; que l'exploitation technique et financière puisse s'organiser.

M. Biétry, s'appuyant sur la déclaration ministérielle, considère que le rachat de l'*Ouest* n'est que le prélude d'autres opérations, de la création d'autres monopoles. Après les chemins de fer, les mines et sans doute les usines. On est en présence du socialisme d'Etat, ou de l'étatisation systématique. Il importe donc de connaître les bases sur lesquelles s'opérera cette transformation, de savoir si on ne fera pas de tous des fonctionnaires complètement asservis, « dont la liberté individuelle disparaîtra sous cette avalanche de monopoles de plus en plus envahissants. »

Aujourd'hui, la réglementation est partout. La seule chose qui n'était pas encore réglementée, c'était l'accès-

sion à la propriété individuelle. On va fermer cette porte avec le système inauguré par le rachat.

Si les ouvriers étaient plus heureux sous le régime de l'Etat-patron, leurs salaires plus élevés, leur liberté plus grande, on pourrait examiner avec sollicitude le projet gouvernemental et toutes les tentatives de socialisme d'Etat.

Mais il est prouvé, par les expériences déjà faites, que l'ouvrier dans les administrations publiques est généralement moins bien payé et moins libre.

Les argumentations de M. Biétry n'eurent à la Chambre aucun succès. Nous ne croyons pas, pour notre part, qu'elles aient éclairci la question qui nous occupe. Si nous les avons analysées, c'est dans le seul but d'être complet.

III. *Discussion du projet gouvernemental.*

La motion préjudicielle de MM. Farjon et Brindeau et le contre-projet de M. Biétry étant rejetés, la Chambre entreprend la discussion du projet gouvernemental. Critiqué par MM. Plichon et Beauregard, il est défendu par le rapporteur, M. Aimond, et le ministre des travaux publics, M. Barthou. Il convient de rapporter exactement l'argumentation des adversaires et des partisans du rachat.

M. Plichon envisage les conséquences financières du rachat. Cette opération comporte des paiements de deux sortes : un paiement en annuités, un paiement en capital. L'annuité moyenne jusqu'en 1956 peut être

fixée à 97,500,000 francs, et le paiement en capital représente environ 48 millions.

Mais ce n'est pas tout. Au mois de décembre 1905, M. Gauthier, ministre des travaux publics, demandait à la Chambre de ne pas se lancer à la légère dans cette opération qui lui paraissait dangereuse, difficile, onéreuse et pleine d'aléas.

Il exposait que, même le rachat effectué, il y aurait des travaux considérables à effectuer pour mettre le réseau de l'*Ouest* au niveau des autres réseaux. Il évaluait ainsi les dépenses nécessaires : travaux complémentaires, 150 millions ; lignes nouvelles, 100 millions ; versement à la caisse des retraites, 75 millions ; matériel roulant, 175 millions ; soit au total 500 millions, « et je ne tiens pas compte, ajoutait-il, des aléas pouvant résulter des procès et qui seraient de nature à faire varier cette somme de 75 à 80 millions. »

Le rachat de l'*Ouest* coûtera donc, selon toutes probabilités, des sommes considérables. On ne saurait être trop prudent.

La question importante est de savoir si l'opération entreprise sera bonne. Aujourd'hui l'Etat verse à l'*Ouest* une garantie d'intérêts. Si l'Etat succède à cette compagnie, les sommes à dépenser seront les mêmes, mais avec cette différence que la garantie versée par l'Etat porte intérêt et lui est remboursable, tandis que ces dépenses seront imputées sur le budget et faites à fonds perdu.

Le problème se pose donc sous cette forme : l'*Ouest* exploite-t-il, oui ou non, en régie désintéressée et l'Etat exploitera-t-il, oui ou non, mieux ou moins bien ?

M. Aimond affirme qu'il y a régie désintéressée. Il en trouve la preuve dans le fait que si les produits de l'*Ouest* augmentent, cela tient moins à une augmentation des recettes qu'à une diminution apparente des dépenses. Que valent ces affirmations ?

En examinant les tableaux rendant compte de ces dépenses, M. Plichon constate que les frais de combustible pour la traction sont passés de 15,959,000 fr. en 1901 à 12,081,000 fr. en 1905. Cette diminution de près de 3,900,000 fr. s'explique tout naturellement par la baisse régulière du prix des charbons de 1900 à 1905.

De même les frais d'éclairage et de chauffage, ont pour la même raison, décréu d'un million de francs ; et enfin le chapitre des indemnités pour pertes, retards et avaries, n'est plus que de 1,300,000 francs en 1905 au lieu de 3,286,000 francs en 1901, d'où une économie de 2 millions. Sur la diminution de 7,546,000 francs signalée par M. Aimond, on trouve donc 7 millions dont l'économie est parfaitement expliquée.

Quant à la diminution du petit personnel signalée par le rapporteur, elle se traduit, si on examine les détails, par des économies légitimes sur le chauffage et l'éclairage des gares, par une économie sur les dépenses d'imprimés et de mobilier, et aussi par une augmentation de 434,000 fr. sur le personnel proprement dit.

Par contre M. Aimond constate une augmentation des dépenses de l'administration centrale ; elles sont passées de 114,220,000 francs en 1901 à 128,470,000 francs en 1905, accusant une élévation de 1,425,000 francs.

Cette remarque est exacte, mais il convient de signa-

ler une augmentation de 480,274 fr. pour la caisse de retraites, une de 1,281,570 fr. pour les secours et allocations diverses, qui ont été transportées d'un autre chapitre au chapitre de l'administration centrale, et enfin un supplément de 23,814 fr. pour le contrôle : la très grosse part de l'augmentation n'est donc nullement en faveur du haut personnel.

La *Compagnie de l'Ouest* est-elle une régie désintéressée ? Oui, si avant la fin de la concession les actionnaires ne peuvent espérer une augmentation de dividende. C'est ce qui arrivera d'après M. Aimond : en 1956 l'*Ouest* n'aura pas remboursé sa dette qui sera de 580 millions, si le revenu réservé est servi aux actionnaires jusqu'en 1956, de 388 millions s'il n'est pas servi jusqu'à cette date.

Mais, M. Plichon observe que ces calculs diffèrent de ceux de M. Rouvier, d'après l'inspection des finances ce dernier estime, en effet, que la dette de l'*Ouest* sera éteinte en 1948.

D'autre part M. Colson dans une étude publiée en 1903, affirme qu'il suffit à l'*Ouest* d'augmenter la moyenne de son produit net de 2 ou 3 millions par an pour que, dans dix ans, elle ne fasse plus appel à la garantie d'intérêts.

Or, le produit net a atteint, en 1902, 71,700,000 fr. ; en 1903, 79,600,000 ; en 1904, 84 millions ; en 1905, 87,300,000, ce qui fait entre les années 1902 et 1903 une augmentation de 7,700,000 fr. ; entre 1903 et 1904 une augmentation de 4,700,000 fr. ; entre 1904 et 1905 une augmentation de 3 millions ; soit entre 1902 et 1905 une augmentation moyenne de 5,400,000 francs.

Enfin si l'on compare les coefficients d'exploitation des dernières années pour la *Compagnie de l'Ouest*, on constate qu'en 1901, le coefficient d'exploitation était de 65,54 %, en 1902 de 61,84 %, en 1903 de 58,57 %, en 1904 de 56,89 %, en 1905 de 56,49 % ; de telle sorte que de 1901 à 1905 il est tombé de 65 à 56 %.

Que conclure de là, sinon que l'*Ouest* n'exploite pas en régie désintéressée.

Si cette Compagnie fait de moins bonnes affaires que les autres, cela ne tient pas à son administration, mais à des conditions économiques d'un autre ordre. Son réseau dessert une région isotherme, où tous les intérêts se trouvent sur un même parallèle géographique. C'est là une déplorable condition pour l'exploitation d'un réseau. Il n'a pas de gens du Nord demandant aux gens du Midi des produits que leur pays ne donne pas et réciproquement.

De plus, sur la plus importante de ses artères, il est concurrencé par la Seine. Enfin il ne traverse pas un pays industriel ; on n'y trouve ni gisement minier ni industrie puissante. Il n'y a pas non plus de mouvement de voyageurs, donc pas de trafic intérieur, pas de transit avec l'extérieur. La substitution de l'administration centrale de l'Etat à l'administration privée de la Compagnie modifiera-t-elle ces conditions d'exploitation ? Ce qui existait hier continuera à exister demain.

L'Etat exploitera-t-il mieux que la Compagnie s'il lui est substitué ? On peut en douter par les résultats obtenus dans les arsenaux de la marine, dans les ateliers de la guerre, dans la fabrication des allumettes.

Il faudra tenir compte des sollicitations sans nombre,

et l'on assistera lors de la discussion du budget au défilé ininterrompu des députés venant demander des augmentations pour leurs électeurs salariés.

Par conséquent majoration des dépenses. D'autre part on dit que les tarifs du réseau de l'Etat seront moins chers. Il est à craindre qu'il y ait abus de ce côté.

Si l'exploitation de l'Etat a pour résultat de diminuer les recettes et d'augmenter les dépenses, elle sera naturellement plus chère que celle de la Compagnie. Alors pourquoi la substitution ?

M. Plichon conclut sur une alternative :

Si le réseau de l'*Ouest* est racheté, l'Etat l'exploitera tant bien que mal, comme la Compagnie actuelle ; il n'y aura pas grand changement ; ce que l'on paie aujourd'hui sous le nom de « garantie d'intérêt », sera payé sous le nom d'insuffisance. Du moins il y aura quelque chose de changé : le commerçant sera directement en contact avec l'Etat, contact pénible et désagréable, pour l'une et l'autre partie.

Si on ne rachète pas, on entre dans le jeu des hypothèses, il y a les prévisions de M. Rouvier et celles de M. Aimond. En tous cas l'Etat ne court pas les risques considérables d'une opération aléatoire.

A l'heure actuelle l'initiative privée a constitué un domaine d'une valeur de 11 milliards 825 millions ; l'Etat y a participé pour 4 milliards 331 millions ; conséquence : un domaine de 16 milliards constitué par le régime des compagnies, dont les revenus atteignent plus de 600 millions. En 1956, l'Etat trouvera un domaine d'une valeur de 23 milliards, donnant un revenu net de 700 millions.

Pourquoi racheter aujourd'hui fort cher ce qu'on aura demain pour rien ?

M. Beauregard, hostile au rachat, reprend quelques-uns des arguments présentés par M. Plichon.

On prétend que la situation de l'*Ouest* est déplorable, on lui adresse de graves reproches, on va même jusqu'à formuler contre cette compagnie des accusations, et cela au moment même où elle sort victorieusement d'une période de grandes difficultés.

En 1899 les recettes s'élèvent à 183 millions ; en 1900, à 192 millions ; puis elles tombent, en 1901, à 183 millions ; dès 1902, elles remontent à 190 millions : en 1903, elles atteignent 194 millions ; en 1904, 196 millions ; en 1905, 201 millions, et, en 1906, elles seront probablement de 209 millions. Si cette régie n'est pas intéressée, elle est au moins singulièrement intéressante.

Le produit net suit une marche analogue : en 1899, 77 millions ; en 1900, 72 millions ; en 1901, 64 millions ; en 1902, 72 millions ; en 1903, 79 millions ; en 1904, 84 millions ; en 1905, 87 millions, et en 1906, probablement 90 millions. Le jour où des chiffres semblables apparaissent, la Bourse escompte les résultats et la valeur de l'action monte immédiatement ; il n'y a donc pas besoin d'attendre 1948 pour se rendre compte de la prospérité du réseau, il suffit de regarder le cours des actions.

On reproche en second lieu à l'*Ouest* sa mauvaise

administration, la pénurie de matériel, les retards de trains, mais il faut tenir compte du développement du trafic, qui a atteint de telles proportions qu'aucune compagnie n'aurait pu immédiatement y faire face.

M. Aimond dit encore que la Compagnie masque son déficit. En 1898, les dépenses s'élèvent à 103 millions ; en 1899, à 105 millions ; en 1900, elles montent brusquement à 120 millions. Puis en 1901, les dépenses s'abaissent à 118 millions ; en 1902, à 117 millions 900.000 francs ; en 1903, à 114 millions 500.000 francs ; en 1904, à 112 millions ; en 1905, elles remontent à 114 millions.

La Compagnie a donc diminué en partie l'augmentation formidable de 1900, et si l'on compare les dépenses de l'exercice 1899 avec celles de 1905, on voit qu'elles ont passé de 105 millions à 114 millions. Le mouvement des dépenses est on ne peut plus normal, étant donné que les recettes sont en progrès.

L'erreur consiste à prendre comme point de départ le chiffre de 1900, parce que cette année-là, à cause de l'exposition, l'écart a été formidable.

Si l'on passe à la question du personnel elle est intéressante à deux points de vue : celui des salaires payés et celui du nombre des employés.

En ce qui concerne les salaires, M. Aimond lance contre la Compagnie une accusation qui serait grave, si elle était justifiée. Il examine les traitements payés à ce qu'il appelle l'état-major de la Compagnie, et il affirme que l'état-major s'est attribué depuis quelques années une augmentation de traitement énorme.

« Voyons les chiffres dit M. Aimond. En 1901, les

dépenses de l'administration centrale s'élevaient à 11 millions 422,728 francs. En 1905, elles passent à 12 millions 847,466 francs. Nous savons bien qu'on nous répondra que ce chapitre premier de l'administration centrale contient, à côté des dépenses relatives au personnel de cette administration, les dépenses de la caisse des retraites et celles des indemnités pour accidents. »

Le rapporteur déduit une somme de 480,274 francs et conclut finalement que le surplus, soit 1 million 378,791 francs, a été affecté exclusivement aux dépenses de l'administration centrale. Donc, ici, l'accusation est formelle : l'état-major s'est attribué une augmentation brute de 1 million 378,791 francs.

Or quand on compare l'exercice 1901 à l'exercice 1905, on reconnaît qu'il y a entre ces deux exercices une différence de 1 million 265,000 francs. Qu'est-ce que cette somme ? ce sont les allocations pour le cas d'évènements de famille ; ce sont des distributions à titre de secours.

Ces secours qui ne concernent que le petit personnel, ne figuraient pas en 1901 au chapitre de l'administration centrale. Ce n'est qu'en 1902 que, sur un ordre du ministère, ils ont été transportés à ce chapitre.

Pourquoi annoncer une dépense extraordinaire alors qu'il s'agit simplement d'un crédit qui a été transporté d'un chapitre à un autre ?

En ce qui concerne le personnel des gares et des bureaux de ville, M. Aimond dit qu'en 1901 il touchait 28 millions 492,000 francs de salaires et qu'il n'en touche plus en 1905 que 28 millions 189,000 frs., mais il oublie que les chiffres cités n'ont pas trait exclusivement

au personnel et que d'autres éléments, comme les manœuvres par chevaux et machines, l'éclairage et le chauffage, les imprimés et fournitures de bureau, l'entretien du mobilier y entrent pour environ 7 millions et que la diminution constatée dans le rapport a précisément porté sur ces autres éléments, tandis qu'au contraire les appointements du personnel lui-même sont en augmentation de 434,000 francs.

M. Aimond constate que pour les agents des trains et les ouvriers des ateliers il s'est produit une diminution de salaire de 3,918,955 fr. Mais là encore il faut décomposer, on voit alors que le personnel n'est intéressé dans ces chiffres que pour 8,800,000 fr., alors que le combustible y compte pour 15 millions. La diminution porte tout entière sur d'autres éléments que sur le personnel et celui-ci au contraire bénéficie d'une augmentation de salaire de 240,370 francs.

Au total, les salaires sont en augmentation de 1,021,056 francs, somme à laquelle il faut ajouter la part de chacun en primes et allocations diverses.

Vient maintenant la question du nombre ; le nombre des agents de la compagnie dit-on, a diminué de 2,245 ; il était en effet de 43,500 en 1901 ; il n'est plus que de 41,255 en 1905.

Mais on oublie de tenir compte de 578 employés du service annexe, camionnage et transports, employés qui sont toujours à l'heure présente à la solde de la compagnie, mais qu'on paye par ordre du Ministre, sur un autre chapitre. Il est d'ailleurs vrai — cette rectification faite — que le nombre des employés a diminué. Mais les diminutions s'expliquent et se justifient aisément.

Pour les services centraux et régionaux, on constate 12 agents en moins ; pour les chefs et sous-chefs de gare, 9 agents en moins ; pour les comptables, 74 agents en moins. Qu'importe, si le service est aussi bien assuré, si la comptabilité est aussi bien tenue.

Il y a diminution de 701 auxiliaires à la journée. Pourquoi ? Parce que les services se sont tassés. Comme la compagnie a pris soin d'éviter le renvoi du personnel commissionné, elle a congédié des auxiliaires.

Pour les ouvriers des ateliers et des dépôts, il y a un déplacement qui tient à ce que la compagnie fait davantage appel à l'industrie privée.

Quant au personnel des équipes, on reproche à la compagnie d'avoir diminué ses dépenses pour la voie. Elle a appliqué au service de la voie une méthode plus perfectionnée : l'examen par ensemble, au lieu de la recherche par le détail. Elle a imité en cela les autres compagnies. Grâce à ce système, ses voies sont beaucoup mieux entretenues.

A la fin de son discours, M. Beauregard s'attache à réfuter quelques erreurs de détails contenues dans le rapport de M. Aimond, et montre les inconvénients de l'exploitation par l'Etat.

Le projet gouvernemental est alors défendu par le rapporteur M. Aimond, et le Ministre des travaux publics, M. Barthou. Le facteur qui domine toute la question d'après M. Aimond, c'est l'importance de la dette contractée par l'*Ouest* vis-à-vis de l'Etat. Cette dette au 31 décembre 1905 s'élève à 302,569,000 francs. En admettant même que le capital tout entier de la compa-

gnie puisse servir de gage à la créance de l'Etat, la somme représentée par cet actif reste inférieure au passif.

On répond : la concession n'expire qu'en 1956 ; d'ici-là, la compagnie a le temps de rembourser ; il faut lui laisser cette possibilité. C'est le langage que tenait déjà M. Raynal en 1883 ; Il s'est trompé de très bonne foi quand il démontrait que la *Compagnie de l'Ouest* qui devait alors 240 millions, verrait ses produits nets augmenter et ses dépenses diminuer, quand il saluait l'ère prochaine où l'association de l'Etat avec la Compagnie apporterait des ressources considérables au Trésor. Au bout de vingt-trois ans, on demande de refaire l'expérience.

M. Rouvier a dit que la *Compagnie de l'Ouest* aurait complètement remboursé sa dette en 1949, si elle augmentait chaque année son produit net de 1 million 600.000 francs.

Cette hypothèse est bien peu probable, car pour admettre que l'*Ouest* puisse réaliser une augmentation annuelle de 1,600,000 fr., il faudrait ne pas avoir jeté les yeux sur le passé, sur la courbe des produits nets de l'*Ouest* depuis 1867 ; en trente-sept ans, la compagnie n'a vu augmenter son produit net total que de 42 millions, c'est-à-dire de 1,130,000 francs par an et non pas de 1,600,000 francs, comme il le faudrait dans l'hypothèse de M. Rouvier. Le *Nord*, de 1867 à 1904, n'a vu ses recettes augmenter que de 54 millions, c'est-à-dire de 1,400,000 fr. par an. Et c'est la compagnie la plus prospère, celle qui n'a jamais fait appel à la garantie d'intérêt.

Il y a encore un argument qui démontre que l'hypothèse de M. Rouvier n'est pas réalisable. M. Rouvier a supposé que les charges de la Compagnie resteraient les mêmes jusqu'à la fin. Mais il a oublié que pour développer le réseau, il faudra faire des frais. Si l'Etat prend à sa charge les dépenses d'infrastructure, celles qui concernent la superstructure et le matériel roulant incombent à la compagnie. Or, dans vingt, dans trente ans, les emprunts nécessaires ne coûteront plus ni 4, ni 5, ni 6 %, mais bien 7 ou 8 % au moins. Il arrivera un moment où il faudra racheter les lignes, parce que la compagnie sera dans l'impossibilité de trouver les sommes nécessaires à l'amélioration de son outillage.

Ainsi, quand on dit que la *Compagnie de l'Ouest* remboursera sa dette, c'est là une hypothèse irréalisable. En réalité la dette de la compagnie continuera à croître jusqu'en 1945, pour atteindre 396 millions auxquels il faudra ajouter 600 millions d'intérêts, soit au total 1 milliard. Comment la compagnie arrivera-t-elle à se libérer vis-à-vis de l'Etat de cette dette formidable ?

La *Compagnie de l'Ouest* se rend parfaitement compte de la situation ; elle n'ignore pas que le rachat est certain. Toute sa politique d'exploitation est basée sur cette certitude. Si cela n'était pas, on ne pourrait trouver aucune explication aux chiffres qui font apparaître son désir évident d'obtenir le rachat dans les conditions les plus favorables pour elle.

Si l'on consulte le résultat de l'exploitation des six grandes compagnies de 1901 à 1905, on constate que le

Nord a vu pendant cette période ses recettes s'accroître de 9,70 %. Mais en même temps ses dépenses ont augmenté de 6%. Sur l'*Est*, sur l'*Orléans*, le phénomène est le même. Seuls les réseaux de l'*Ouest* et du *Midi* accusent en même temps que leur accroissement de recettes une diminution de dépenses. Pourquoi ? Parce que pour ces deux compagnies l'hypothèse du rachat a été sérieusement envisagée.

M. Beauregard a reproché au rapporteur des erreurs de chiffres, d'avoir confondu des questions de matériel et de personnel. Mais pourquoi la *Compagnie de l'Ouest* tient-elle deux comptabilités, l'une pour l'Etat, celle exigée par l'art. 37 de la loi de finances de 1899, et l'autre pour le Conseil d'administration ?

En ce qui concerne les dépenses d'administration centrale, notamment, l'état annexé aux diverses lois de finances depuis 1901 présente des écarts de près d'un million avec les chiffres correspondants des rapports au conseil d'administration.

Il est parfaitement exact que les augmentations de dépenses pour le personnel ont uniquement porté sur le personnel dirigeant et nullement sur le personnel dirigé : pour les 2,500 fonctionnaires du personnel dirigeant, la dépense s'est élevée de 746,000 francs entre 1901 et 1905, soit 116 francs par kilomètre, tandis que pour les 39,000 agents subalternes, elle a diminué de 92 francs par kilomètre. Et ce résultat s'interprète facilement quand on sait que 2,245 postes sont supprimés.

Quant aux frais de réfection et d'entretien des voies, ils se montaient à 6 ou 7 millions par exercice ; depuis

1902, époque où la Compagnie s'est convaincue que le réseau serait racheté, la dépense est tombée à 2 millions 500,000 francs environ.

D'autre part, la réforme du matériel roulant qui coûtait annuellement 1 million 500,000 francs en moyenne, se chiffre par 800,000 francs en 1904 et 629,000 francs en 1905.

Enfin le stock des charbons passe de 196,000 à 87,000 tonnes, accusant une diminution de 109,000 tonnes, qui, portées au compte exploitation ou au compte approvisionnement, peu importe, n'en représentent pas moins 3 millions de francs dont sera artificiellement diminuée la garantie d'intérêt.

Peut-on contester ces données ? Elles sont confirmées par le rapport présenté en 1902 au conseil d'administration de la *Compagnie de l'Ouest*, rapport où on se félicite de 5 millions d'économies qui permettront de ramener la garantie d'intérêt de 25 à 19 millions environ.

Obtenir un produit net artificiel permettant de ne pas faire appel à la garantie d'intérêt, par conséquent de réaliser de meilleures conditions de rachat, tel est le but vers lequel convergent tous les efforts de la Compagnie.

M. Paul Beauregard attribue les économies réalisées en 1902 à une meilleure méthode d'exploitation. Cette méthode, le rapport de 1902 la caractérise : elle permet « d'ajourner l'époque du renouvellement intégral de certaines voies principales fatiguées. »

M. Leroy-Beaulieu prétend que le rachat, c'est 4 milliards ajoutés à la dette publique ; il y a là une erreur

puisque de toute façon l'Etat est garant de la dette des compagnies.

M. Plichon a dit aussi : « Pourquoi voulez-vous payer fort cher ce que vous aurez demain pour rien ? » D'abord, demain, c'est dans cinquante ans ; si on ne rachète pas, en 1956 on rentrera en possession du réseau net de toutes charges, mais on aura perdu les recettes des années qui s'écouleront entre 1906 et 1956, tandis que si on rachète de suite, en 1956 on fera disparaître l'annuité payée à l'*Ouest*, mais il restera les recettes nettes.

Les adversaires du rachat font état des sommes importantes nécessaires pour mettre le réseau dans de meilleures conditions d'exploitation : on a dressé tout un programme de travaux que l'*Ouest* devrait entreprendre. Comme c'est en fait l'Etat qui paye actuellement les travaux des compagnies, qu'il émette directement ses obligations d'emprunt ou les fasse émettre par la Compagnie, cela revient au même.

Enfin, on prétend que l'Etat sera obligé de verser 86 millions pour constituer une caisse des retraites pour le personnel. C'est inexact : la réserve, qui forme la caisse des retraites des employés, appartient non à la Compagnie, mais aux pensionnés.

Or, il résulte du dernier compte rendu que cette caisse est depuis 1905 en équilibre parfait ; dès lors qu'y aura-t-il de changé, si demain l'Etat l'administre à la place de la Compagnie ?

M. Barthou, ministre des Travaux Publics, intervient à son tour. Il se place surtout au point de vue politique pour justifier le projet gouvernemental. Il combat tout

d'abord la théorie d'après laquelle le rachat serait le premier essai officiel de collectivisme.

Reprenant ensuite l'argumentation de M. Aimond, il montre que la *Compagnie de l'Ouest*, craignant le rachat, n'a eu qu'un but en comprimant ses dépenses, celui de diminuer les appels à la garantie d'intérêt. Mais la plupart des économies réalisées sont préjudiciables à la bonne exploitation du réseau. M. Barthou appuie son argumentation sur les chiffres suivants.

Que fait la *Compagnie de l'Ouest* pour la réfection de ses voies ? Elle dépense 7 millions 800,000 francs en 1901 ; 3 millions 120,000 francs en 1904 ; 4 millions 641,000 francs en 1905.

La dépense de réfection du matériel tombe de 1 million 700,000 francs en 1903 à 1 million 297,000 francs en 1905 ; le matériel roulant neuf coûte 7 millions 100,000 francs en 1902, et seulement 4 millions 600,000 francs en 1905 ; enfin le crédit pour les travaux complémentaires fournit un dernier élément, décisif : en 1901, le crédit est de 13 millions ; la dépense atteint 9 millions 200.000 francs ; en 1902, pour le même crédit, la dépense est de 7 millions 900,000 francs ; mais en 1905, pour un crédit de 9 millions 500,000 francs, la dépense tombe à 3 millions 900,000 francs seulement !

Il résulte clairement de ces différents chiffres que la *Compagnie de l'Ouest* n'a pas procédé, ces dernières années, aux dépenses que nécessite une bonne exploitation.

En ce qui concerne le personnel, l'argumentation de M. Aimond conserve toute sa force ; personne n'a démontré que le personnel de l'*Ouest* n'a pas été réduit de plus de 2,000 unités.

Ces économies, les adversaires du rachat en font honneur à la Compagnie ; ils les applaudissent ; mais le public s'en plaint, parce qu'elles atteignent et troublent l'exploitation du réseau.

M. Barthou n'examine pas la question complexe du coût du rachat. Il se borne seulement à présenter les conclusions d'une commission spéciale, qui estime que « l'opération du rachat n'emporterait ni perte, ni gain sensibles. »

Le Ministre s'occupe enfin de la situation future du personnel de l'*Etat* et déclare qu'au point de vue du nombre, le personnel de l'*Ouest* étant insuffisant, il n'y sera faite aucune réduction, et qu'au point de vue des traitements, le personnel n'y perdra rien.

La cause du rachat était gagnée à la Chambre. En dépit d'observations de M. Modeste Leroy, le projet de loi (1) est adopté à la majorité de 364 voix contre 187 sur 551 votants.

(1) *Projet de loi :*

ART. 1. — Le Ministre des Travaux publics est autorisé à procéder au rachat à l'égard de la *Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest*.

ART. 2. — Il sera statué, par une loi spéciale, sur l'organisation et l'administration du réseau, ainsi que sur les mesures financières à prendre pour pourvoir aux dépenses qu'entraîneront le rachat et l'exploitation du réseau racheté.

Pour la période à courir du jour de la notification du rachat à celui de la promulgation de cette loi spéciale, les conditions provisoires d'exploitation seront déterminées par un décret.

SECTION III

Situation actuelle. Rapport de M. Prévét

L'intention du gouvernement était que le projet de loi adopté par la chambre, fut définitivement voté par le Sénat avant le 31 décembre 1906, afin que l'annuité à payer à la Compagnie pût être calculée sur les chiffres du dernier exercice connu de 1905.

La commission sénatoriale (1) des chemins de fer avait déjà commencé l'examen de la question.

La commission, réunie dès le 13 décembre, décida de procéder à une enquête complète sur l'opération proposée par le gouvernement. Elle décida sur motion préjudicielle de M. Perrier : 1° d'obtenir, préalablement à l'audition des ministres, une note écrite des dépenses qui seront à la charge de l'Etat si le rachat est voté, 2° d'entendre les représentants de la Compagnie, et toutes autres personnes intéressées.

Nous ferons état dans la suite des résultats de l'enquête à laquelle il fut procédé.

M. Charles Prévét fut enfin nommé rapporteur de la commission, dans la séance du 16 mars 1907, après avoir déclaré que le rachat de l'*Ouest* est une affaire

(1) Cette commission est composée de MM. Labiche, président ; Perrier, Lourties, vice-présidents ; Bézine, Pédebidou, secrétaires ; Bonnefille, Ollivier, Gacon, Deilestable, Duval, Le Chevalier, Prévét, Sauvan, Ouvrier, Trannoy, Milliard, Lintilhac, Dufoussat.

« mauvaise parce qu'elle transforme l'Etat en entrepreneur de transports, qu'elle le fait sortir de sa véritable mission qui est une mission de contrôle, qu'elle est un pas de plus dans la voie qui mène à tout placer sous la gestion de l'Etat omnipotent et irresponsable : (1) »

Le rapport de M. Prévét fut déposé à la tribune du Sénat le 23 mai 1907.

Voici les conclusions de ce travail important : (2)

« Nos déductions peuvent se formuler comme suit :

(1) Extrait du rapport de M. Prévét : page 229.

Séance du 19 mars 1907. — Ordre du jour : Question du rachat de l'Ouest. Nomination du rapporteur.

... M. LINTILHAC estime, après une étude approfondie de toutes les pièces du dossier, que, comme l'a déclaré M. le Ministre des Finances, le rachat sera, au point de vue financier, une opération blanche. Ce qui domine la question, c'est le point de savoir si, oui ou non, l'Etat administrera mieux que la *Compagnie de l'Ouest*. Il y a tout lieu de penser qu'il administrera mieux. Des dépositions qui ont été entendues, il résulte, en effet, que la gestion du réseau d'Etat donne pleine satisfaction aux populations desservies. D'autre part, il est certain que l'Administration du futur réseau n'ayant pas à se préoccuper d'assurer des dividendes à des actionnaires, cherchera par dessus tout à donner satisfaction aux intérêts généraux du public et du pays.

M. PRÉVET déclare qu'il ne faut, à aucun prix, transformer l'affaire du rachat de l'Ouest en une question politique. On ne pourrait plus, en effet, la discuter comme une affaire.

Or, elle demande à être examinée de près. Même si, comme l'a dit M. le Ministre des Finances, elle n'est qu'une affaire blanche, elle est mauvaise.

Elle est mauvaise parce qu'elle transforme l'Etat en entrepreneur de transports. Elle le fait ainsi sortir de sa véritable mission, qui est une mission de contrôle. Elle est un pas de plus dans la voie qui mène à tout placer sous la gestion de l'Etat omnipotent et irresponsable.

Elle est mauvaise également parce qu'elle entraînerait l'établissement d'un budget annexe, et porterait ainsi atteinte au principe tutélaire de l'unité budgétaire.

Il est procédé à la nomination du rapporteur.

Nombre de votants : 18. Ont obtenu : M. Prévét, 11 voix ; M. Lintilhac, 5 ; M. César Duval, 1 ; bulletin blanc, 1.

M. Prévét est nommé rapporteur.

(2) Rapport Prévét, pp. 111 à 115.

I. — Le rachat des chemins de fer et leur exploitation par l'Etat ne doivent pas être envisagés chez nous comme une question de doctrine, mais comme une question d'opportunité. Ainsi que le déclarait fort justement, en 1897, le Ministre des Travaux publics, parlant au Sénat : « On a, dans ce pays — et c'est peut-être une tournure regrettable de notre esprit — l'habitude de synthétiser dans un mot plus ou moins lucide toutes les critiques, toutes les espérances et toutes les solutions. Le rachat ! ce mot a couru dans les foules. On y a vu les chemins de fer libres de toutes charges, les finances publiques prenant un essor nouveau.

« Ce n'est pas la vérité. Et c'est moins la vérité dans ce pays que dans tous les autres. Voici pourquoi : c'est que ce ne sont point là des choses que l'on puisse examiner en soi comme les théories absolues qui s'imposent, comme les vérités mathématiques. L'exploitation directe des chemins de fer par l'Etat est, permettez-moi de vous le dire, un système qui dépend absolument du milieu dans lequel on se place... »

Cette obligation de distinguer entre les conditions, les mœurs et les tempéraments des différents pays avant de conclure à l'extension du système, résulte notamment de ce fait que l'exploitation de l'Etat, admise comme bonne en Allemagne, est considérée par contre, comme très peu encourageante en Russie ou en Hongrie et que, d'autre part, chacun ignore si l'exploitation privée, dans des conditions analogues, ne produirait pas ici des résultats supérieurs et là des résultats équivalents.

En définitive, la nécessité du rachat ne s'impose pas

par l'exemple de l'étranger, puisque certains pays, comme l'Angleterre et les Etats-Unis, réussissent avec la liberté aussi bien que d'autres avec l'interventionnisme, à la condition toutefois que, dans cet interventionnisme, l'exploitation soit tenue rigoureusement à l'abri de toute ingérence pernicieuse de la politique. C'est là, il faut le reconnaître, une condition plus malaisée à remplir chez les nations de race latine que chez les nations de race anglo-saxonne, pour les raisons que chacun connaît.

II. — La très grande majorité de l'opinion, en France, est opposée au rachat de l'*Ouest* et à l'accroissement sur un aussi vaste territoire de l'exploitation par l'Etat. Les populations directement intéressées protestent unanimement contre un changement de régime. Les juristes, donnés comme partisans de l'étatisme, estiment eux-mêmes ce changement inopportun et périlleux. Les commerçants, éclairés par les abus innombrables des régies d'Etat, craignent pour leurs droits sacrifiés, les transporteurs par eau pour la liberté de la navigation de la Seine et des autres voies navigables, les armateurs pour la contagion de l'exemple de gestion incohérente ou désintéressée que risque de donner l'Etat dans l'exploitation des services maritimes de Dieppe à Newhaven.

III. — Il est inexact de prétendre que l'*Ouest*, dans l'état présent des choses, n'arrivera jamais à se libérer entièrement de sa dette avant la fin de sa concession. D'après les chiffres mêmes, produits par M. Aimond, dans son rapport à la Chambre, et en tenant compte de la réduction de garantie enregistrée en 1906, la

Compagnie de l'Ouest posséderait, en 1956, un matériel d'une valeur au moins égale à ce qu'elle resterait devoir à l'Etat. En tablant sur une progression annuelle et vraisemblable de 1.050.000 francs des produits nets, sa libération totale pourrait avoir lieu en 1954.

IV. — A n'envisager que le seul point de vue financier, l'opération réalisée actuellement entraînerait de lourdes charges pour les finances publiques.

En dehors du coût du rachat proprement dit — qu'il est impossible d'évaluer autrement que par approximation, à cause des nombreux points litigieux qui risquent de changer *en plus* les bases du calcul — et qui représentent *dans l'hypothèse la plus favorable à l'Etat*, une annuité d'environ 9 millions, il faut prévoir, d'après les prévisions mêmes du Ministre des Travaux publics :

1° Un crédit supplémentaire *permanent* de 10 millions pour l'entretien ;

2° Un crédit de 260 millions pendant dix ans pour le matériel et les travaux complémentaires ;

3° Une diminution des recettes de 18 à 23 millions par suite de l'unification des tarifs ;

Sans parler des autres causes de dépenses, somptuaires et sociales, que la seule substitution d'une régie d'Etat à une régie privée permet d'ores et déjà de prévoir et qui entraîneraient des insuffisances de produits proportionnelles ;

Sans parler également de l'annuité de 11.550.000 fr. consolidée au profit des actionnaires jusqu'en fin de concession, c'est-à-dire prorogée — *par le fait seul du*

rachat — de 1935 à 1956, soit $11.550.000 \times 21$
 $= 242.550.000$ francs.

Tel est le bilan *minimum*.

Les partisans du rachat, sans nier ces chiffres, assurent que la reprise des lignes de l'*Ouest* par l'Etat procurerait une exploitation meilleure et qu'il s'ensuivrait un relèvement des produits nets.

V. — Or, la supériorité de l'exploitation d'Etat ne se déduit aucunement de ce que l'on peut constater dans la métropole. Les rendements généraux et moyens du réseau officiel sont tout au plus équivalents au rendement de la *Compagnie de l'Ouest* — la moins avantagée de toutes — et sont de beaucoup inférieurs à ceux de la *Compagnie du Nord*, la plus fortunée. D'où cette conclusion simpliste que les procédés étatistes ne suffisent pas à produire des miracles et à changer l'ivraie en bon grain.

Aussi bien, qu'ils dirigent les chemins de fer de l'Etat ou ceux des compagnies privées, les ingénieurs sortent des mêmes écoles, ont appris aux mêmes livres, appliquent les mêmes méthodes. En outre, il est permis d'induire — sans méconnaître l'habileté des ingénieurs restés au service de l'Etat — que l'avantage des traitements offerts par l'industrie privée a permis à celle-ci de faire une sélection parmi les plus habiles. Si bien que la substitution des personnes ne semble pas offrir grandes chances d'améliorer la situation et que le changement des étiquettes en offrirait sûrement une encore moindre.

La même constatation peut d'ailleurs se faire, en ce qui concerne le réseau d'Etat algérien. Là-bas le trafic

militaire du sud-oranais et les travaux d'avancement de la ligne de Béchar constituent les ressources essentielles de l'artère de pénétration d'Oran vers Igli : plus le génie gagne sur le désert, plus le chemin de fer gagne sur le génie. De telle sorte que les recettes de l'Etat-transport varient en raison des dépenses de l'Etat-guerre, sans qu'il puisse résulter de cet échange de monnaie entre deux services d'Etat aucun bénéfice appréciable pour le Trésor. La charge du capital et de la garantie atteint annuellement 2,200,000 francs et le produit net du réseau n'a pas dépassé 1,500,000 francs dans l'exercice le plus prospère. »

« En résumé la conclusion générale de toutes ces déductions c'est que le rachat du réseau de l'*Ouest* doit être nettement rejeté, car il est à la fois injustifié, impopulaire, inopportun et périlleux. »

Nous nous trouvons en présence de deux thèses nettement opposées : l'une, celle de la Chambre des députés, favorable au rachat de l'*Ouest* ; l'autre celle du Sénat, ou plus exactement celle de la Commission des chemins de fer, et de son rapporteur M. Prévot, hostile à cette opération.

Nous devons maintenant examiner pour notre compte si l'État a intérêt ou non à racheter la concession de la Compagnie de l'*Ouest*.

Dans ce but nous recherchons :

1° Quels sont les éléments qui entrent en jeu dans le problème et quel est le sens à donner aux textes des conventions pour le mode de rachat :

2° Quelles seraient les conséquences économiques et financières du rachat.

CHAPITRE III

Le Règlement du rachat

SECTION I

Eléments du rachat

Une première question se pose : de quels éléments se compose la concession dont jouit la *Compagnie de l'Ouest* ? Ces éléments sont-ils susceptibles d'être rachetés ?

I. *Eléments de la concession.*

Au 1^{er} janvier 1906, le réseau de l'*Ouest* comprend 5.681 kilomètres de lignes en exploitation complète ; 162 kilomètres en exploitation partielle (1) ; 75 kilomètres en construction et 132 à construire : soit un total de 6.050 kilomètres.

(1) Cf. I^{re} partie. Chapitre III. Page 83.

Dans ce calcul, d'une part sont compris :

1° Le tiers de la ligne Amiens-Rouen (1), exploitée par la *Compagnie du Nord* mais concédée pour un tiers à la *Compagnie de l'Ouest* ;

2° Le chemin de fer Petite Ceinture (rive gauche) et le raccordement Auteuil, exploités par le syndicat des deux Ceintures, et entièrement concédés à l'*Ouest*.

D'autre part sont exclus :

1° Le chemin de fer Petite Ceinture (rive droite), exploité par le syndicat des deux Ceintures, mais concédé jusqu'au 11 décembre 1952 pour un cinquième à chacune des Compagnies suivantes : *Nord, Est, Ouest, Orléans et Paris-Lyon*.

2° Le chemin de fer de Grande Ceinture, exploité par le syndicat des deux Ceintures, concédé jusqu'au 31 décembre 1958 pour un quart à chacune des Compagnies suivantes : *Nord, Est, Orléans, Paris-Lyon*.

En dehors des lignes d'intérêt général, la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest* assure, avec la Compagnie anglaise London - Brighton, le service maritime de Dieppe à Newhaven. L'*Ouest* participe aux dépenses d'établissement et d'exploitation ainsi qu'aux recettes dans la proportion de 37/56.

La *Compagnie de l'Ouest* a, de plus, passé avec le département de la Seine-Inférieure un traité d'affermage pour la ligne d'intérêt local de Vascœuil à Morny.

(1) Cf. 1^{re} Partie, page 24.

II. Ces divers éléments sont-ils rachetables ?

La question ne présente aucune difficulté pour les lignes d'intérêt général entièrement concédées à la *Compagnie de l'Ouest*. L'art. 37 du cahier des charges est formel : le gouvernement a le droit de racheter ces lignes.

En est-il de même pour les exploitations annexes ?

1° *Ligne d'Amiens à Rouen.*

Tout le monde admet que l'Etat a le droit de racheter la partie de cette ligne concédée à la *Compagnie de l'Ouest*.

2° *Petite Ceinture (rive droite)*

L'art. 22 du cahier des charges du chemin de Ceinture (rive droite) dit expressément : « La participation à l'exploitation du chemin de Ceinture restera attachée, à l'exploitation des chemins de fer qu'il est destiné à relier. A l'expiration de la concession de chacun de ces chemins, ou en cas du rachat prévu par le cahier des charges, l'Etat tiendra compte à la Compagnie de son droit de jouissance des produits du chemin de Ceinture, pendant les années qui resteraient à courir pour atteindre le délai de quatre-vingt-dix-neuf ans ».

3° *Service de Newhaven à Dieppe*

M. Aimond présente à ce sujet dans son rapport des observations intéressantes, qui nous semblent à l'abri de toute critique :

« Le rachat du service maritime de Dieppe à Newhaven ne paraît pas devoir soulever non plus de diffi-

cultés. Il ne s'agit pas, en effet, d'un service de correspondance effectué par une entreprise autonome et simplement subventionnée par la *Compagnie de l'Ouest*, avec l'agrément de l'administration supérieure. C'est une exploitation annexée à celle des chemins de fer qui aboutissent à Dieppe et à Newhaven, assurée en commun, aux frais et par les soins des *Compagnies de l'Ouest* (37/56) et de London-Brighton (19/56) avec un matériel naval acquis par elles ; la participation de la *Compagnie de l'Ouest* dans les dépenses d'acquisition de ce matériel a été et est prélevée sur le produit des obligations émises pour l'ensemble des besoins de sa concession et elle figure dans tous les comptes de la Compagnie, au même titre que les dépenses du matériel roulant du chemin de fer, conformément, d'ailleurs, à une décision ministérielle du 16 juillet 1887.

De même, les résultats financiers de l'exploitation ont toujours été portés dans les comptes annuels dressés en exécution du décret du 6 mai 1863 et des conventions en vigueur. Or, ce décret exclut, en termes explicites, des comptes annuels « les frais concernant des établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer ». On doit conclure que la participation de la *Compagnie de l'Ouest* au service maritime de Dieppe à Newhaven fait partie intégrante de la concession principale du réseau de l'*Ouest* et tombe, comme elle, sous l'application de l'art. 37 du cahier des charges.» (1)

(1) M. Astre, dont l'ouvrage sur *La clause de rachat* est un véritable arsenal, dans lequel les défenseurs des compagnies peuvent trouver des armes, est du même avis : « Le service maritime de Dieppe à Newhaven, dit-il (p. 340), est assuré par la *Compagnie de l'Ouest* et

4° *Ligne de Vascœuil à Morny.*

Le traité d'affermage de la ligne de Vascœuil à Morny n'exerce aucune influence sur la question du rachat. Cette ligne qui doit être construite par le département de la Seine-Inférieure, n'a été déclarée d'utilité publique que le 29 avril 1902 et ne sera vraisemblablement en exploitation qu'en 1908. L'art. 12 de la convention stipule qu' « en cas de rachat de la *Compagnie de l'Ouest* le traité d'affermage sera résilié de plein droit sans indemnité. »

Il en est de même pour le raccordement du port et de la gare de Morlaix.

Des développements qui précèdent, il ressort que la faculté de rachat s'étend :

1° Aux chemins de fer d'intérêt général concédés intégralement à l'*Ouest* ;

2° Au chemin de fer de petite ceinture R. G. et au raccordement d'Auteuil ;

3° A la participation de la *Compagnie de l'Ouest* dans la concession de la ligne Amiens à Rouen.

4° A sa participation à la concession du chemin de fer de petite ceinture R. D. ;

5° A sa participation au service maritime de Dieppe à Newhaven.

Cette faculté de rachat, ouverte depuis le 1^{er} janvier

par la Compagnie anglaise de Londres à Brighton... Il semble bien qu'au cas de rachat du réseau de l'*Ouest*, l'Etat devrait être purement et simplement subrogé aux droits de la Compagnie sur la ligne de Dieppe à Newhaven, et que réciproquement cette ligne ne puisse être rachetée seule. »

1884, ne peut, aux termes de l'art. 37 du cahier des charges, s'exercer que sur la concession entière, formant à cet égard un tout indivisible.

Nous allons maintenant rappeler les textes réglant le prix du rachat, et indiquer les principaux points litigieux que peut soulever l'application de la clause de rachat.

SECTION II

Des textes à appliquer pour la détermination du prix du rachat. Des points litigieux soulevés par la clause de rachat.

Quels sont les textes déterminant le prix du rachat ? Nous en avons donné une analyse complète dans la première partie de cet ouvrage ; il convient maintenant de les grouper pour pouvoir les interpréter et savoir quels sont les différents éléments du prix du rachat.

A. Les Textes.

Les conditions de rachat de la *Compagnie de l'Ouest* sont déterminées :

1° Pour le chemin de fer de Petite Ceinture :

a) Dans l'art. 22 du cahier des charges. — Décret du 10 décembre 1851 :

ART. 22. — La participation à l'exploitation du che-

min de Ceinture restera attachée à l'exploitation des chemins de fer qu'il est destiné à relier. A l'expiration de la concession de chacun de ces chemins, ou en cas de rachat prévu par les cahiers des charges, l'Etat tiendra compte à la Compagnie de son droit de jouissance des produits du chemin de Ceinture pendant les années qui resteraient à courir pour atteindre le *délai de quatre-vingt-dix-neuf ans*.

b) Dans les art. 14 et 15 de la convention du 17 juillet 1883. (1).

2° Pour le reste de la concession :

a) Dans les articles 36 et 37 du cahier des charges arrêté le 11 juin 1857.

ART. 36. —

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement; si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

ART. 37. — A toute époque, après l'expiration de 15 années à partir du 1^{er} janvier 1893, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

(1) cf. infra, Page 184 et suiv.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les 7 années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des 5 autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit de la dernière des 7 années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 36 ci-dessus.

b) Dans les articles 14 et 15 de la convention du 17 juillet 1883 :

ART. 14. — Dans le cas où l'Etat supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de dix pour cent (10 %) pour la deuxième classe, et de vingt pour cent (20 %) pour la troisième classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes.

En cas de rachat dans une période de cinq années après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en

prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui a précédé la réforme.

.
ART. 15. — Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée non d'après son produit net, mais d'après ce que la Compagnie aura réellement dépensé pour son établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle et à ses frais et avec l'approbation du Ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 9, sauf déduction d'un quinzième ($1/15$) pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Le prix total de rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondante à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires fixé, par l'article 10, au chiffre de onze millions cinq cent cinquante mille francs (11,550,000 fr.) augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts, calculées conformément aux prescriptions des articles 6 et 9 de la présente convention.

B. — *De l'interprétation des clauses du rachat.*

L'interprétation de ces textes donne lieu à des difficultés réelles. Il semble cependant qu'on les ait grossi à plaisir, afin de rendre impossible l'application des clauses de rachat. Les partisans des compagnies, par exemple, qui ont tout intérêt à obscurcir le débat, tantôt s'attachant à la lettre des conventions, argumentent sur le sens des mots auxquels les rédacteurs des conventions n'ont probablement attaché aucune importance, tantôt, au contraire, quand une interprétation littérale leur est défavorable, font état de la volonté probable des parties contractantes.

Il semble bien que l'Etat ne manque pas de prétentions à invoquer contre celles que la Compagnie pourrait faire valoir et que ces prétentions contraires, basées sur le détail des textes, peuvent se neutraliser et amener les deux parties à appliquer ces textes dans leur esprit qu'il est facile de dégager avec assez de précision.

Si nous examinons en effet les textes que nous venons de citer, en nous référant au droit commun pour tout ce qui n'est pas explicitement prévu, on reconnaît que les difficultés auxquelles le rachat donnera lieu peuvent être facilement résolues ou nettement circonscrites.

C'est à ce point de vue que s'est placé M. Beauguey dans sa déposition devant la commission sénatoriale.

I. *Art. 36 et 37 du cahier des charges de 1857.* — « Il résulte de ces textes, dit M. Beauguey, que l'objet unique du rachat est la concession entière, c'est-à-dire

la ligne et ses dépendances, comme l'indique le premier alinéa de l'article 36 et comme le précise encore davantage le second alinéa du même article en stipulant que l'objet de la remise de la Compagnie à l'Etat en fin de concession est « le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine ». La concession rachetée, identique évidemment à celle qui revient à l'Etat en fin de concession, ne comprend pas autre chose.

L'article 37, après avoir déterminé le prix du rachat, ajoute que dans les trois mois qui suivront le rachat, la Compagnie recevra *en outre* les remboursements auxquels elle aurait droit en fin de concession selon l'article 36. Ces remboursements sont donc en dehors du prix du rachat et ils sont tous relatifs aux objets mobiliers (matériel roulant, mobilier, approvisionnements) nécessaires à l'exploitation, mais qui ne sont pas des dépendances du chemin de fer, et, par suite, ne rentrent pas dans la concession. Ils sont la propriété du concessionnaire ; dans toutes les conventions (y compris celles de 1883), en ce qui concerne les lignes nouvelles prévues par ces conventions, le matériel est prévu comme devant être fourni par la Compagnie. Mais comme ces objets mobiliers sont nécessaires à l'exploitation, et que l'Etat, substitué au concessionnaire, peut en avoir besoin pour assurer cette exploitation, que, d'autre part, le concessionnaire peut ne plus en avoir l'emploi, on a stipulé qu'ils seraient repris et non rachetés si le concessionnaire le demande, et cédés si l'Etat l'exigeait. Le prix total du rachat, dont le minimum est fixé par l'article 15 de la convention de 1883, ne comprend donc

que le prix de la ligne et de ses dépendances immobilières. La cession du matériel roulant et des objets mobiliers constitue une opération distincte. »

II. *Art. 15 de la convention de 1883.*

L'art. 15 de la convention de 1883 prévoit un mode spécial d'évaluation des lignes de moins de quinze ans ; la Compagnie peut demander que toute ligne se trouvant dans cette condition soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après ce que la Compagnie a réellement dépensé pour son établissement.

« Pour définir le sens de cet article, remarque M. Klotz, il est indispensable d'observer :

a) Que par les mots « ce que la compagnie aura réellement dépensé pour son établissement » on doit entendre les dépenses effectives et dûment justifiées incombant à la compagnie, abstraction faite, d'une part, des dépenses correspondant au remboursement en argent ou en travaux des dettes contractées par la compagnie au titre de la garantie d'intérêt, sous le régime des conventions antérieures à celles de 1883 ; d'autre part, de la participation de l'Etat, alors même que la compagnie en aurait fait l'avance, en tout ou en partie, en argent ou en travaux, puisque cette avance donne lieu au paiement d'une annuité distincte représentant l'intégralité des charges (intérêt, amortissement et frais accessoires) des emprunts contractés à cet effet pour le compte de l'Etat.

b) Que la clause reproduite ci-dessus concède à la compagnie une simple faculté, qu'elle est absolument libre d'exercer à l'égard d'une partie seulement des lignes exploitées depuis moins de quinze ans.

Il est clair, d'ailleurs que la compagnie n'y recourra que pour les lignes dont le produit net serait inférieur aux charges effectives de leur compte d'établissement (participation de la compagnie).

c) que les raisons pour lesquelles cette clause a été inscrite dans la loi de 1874 et rappelée dans les conventions de 1883 s'appliquent *a fortiori*, en l'absence de toute disposition contraire, aux lignes exploitées partiellement et aux lignes en construction ou à l'étude.

Il convient de remarquer, en outre, que, dans le calcul de l'indemnité de rachat, il y a lieu d'éviter un double emploi pour le produit net et pour le matériel roulant des lignes rachetées d'après leurs dépenses de premier établissement.

Le produit net afférent à ces lignes doit être bien entendu, distrait du produit net moyen servant de base au calcul de l'annuité de l'art. 37 du cahier des charges.

Quant à la valeur des objets mobiliers de ces lignes, elle doit être comprise, soit dans l'estimation spéciale de leurs dépenses d'établissement, soit dans l'évaluation générale des objets mobiliers. Nous admettrons, d'ailleurs, avec M. Picard (*Traité des chemins de fer*, tome II, page 289) que cette dernière solution paraît s'imposer : elle est plus conforme aux textes ; elle est aussi plus rationnelle, attendu que le matériel roulant circule sur tout le réseau et ne peut être affecté à telle ou telle ligne en particulier ; enfin, elle se déduit, par analogie, des clauses des conventions de 1883, qui, tout en prescrivant le remboursement partiel des dépenses complémentaires, en excluent le matériel.

La seule question d'interprétation qui reste à examiner,

au sujet du rachat des lignes exploitées depuis moins de quinze ans, est celle de la forme du paiement de l'indemnité. Ce paiement doit-il être effectué en capital ? Doit-il être fait, au contraire, au moyen d'une annuité égale aux charges des obligations émises par la compagnie ?

L'art. 15 de la convention de 1883, comme l'art. 12 de la loi du 23 mai 1874, se borne à préciser le mode d'évaluation des lignes. Cependant, si l'on recourt au rapport présenté à l'Assemblée nationale, le 12 décembre 1873, par M. de Montgolfier, sur le projet de la loi du 23 mai 1874, on y trouve l'indication suivante : « Nous avons, en conséquence, proposé de régler l'annuité correspondant aux nouvelles lignes, non d'après les produits nets des sept dernières années, mais d'après les dépenses effectives d'établissement de ces lignes. » Il est donc entré dans les intentions du législateur de payer une annuité égale aux charges effectives des obligations dont le produit a été consacré aux chemins rachetés (participation de la compagnie) ; ces intentions étaient nettement connues lors de la passation des conventions de 1883 et, si les parties contractantes avaient entendu adopter une forme de paiement différente, il est évident qu'elles l'auraient stipulé en termes précis. »

L'art. 15 prévoit, en outre, le remboursement des dépenses complémentaires faites sur toutes les lignes, sous déduction de 1/15^e pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice pendant lequel ont été exécutés les travaux. C'est une stipulation très logique et qui avait pour but d'assurer l'exécution de ces travaux en temps opportun et d'en assurer le remboursement

partiel à la Compagnie, dans le cas où elle n'en aurait joui que pendant peu d'années ; ces dépenses complémentaires se sont incorporées au chemin de fer et leur remboursement s'ajoute à celui de l'art. 37 pour former le prix total du rachat de la concession, c'est-à-dire de la partie immobilière du chemin de fer. Mais le matériel roulant en est formellement exclu parce qu'il est remboursé en vertu de l'art. 36.

La Compagnie aura donc droit, en cas de rachat :

1° A l'annuité fixée par l'art. 37 du cahier des charges ;

2° A l'annuité correspondant aux dépenses d'établissement qu'elle a faites sur les lignes de moins de quinze ans, pour celles de ces lignes qu'elle demandera d'évaluer d'après ces dépenses ;

3° Au capital correspondant aux quinzièmes des dépenses complémentaires remboursables en vertu de l'art. 15 de la convention de 1883 ;

4° Aux remboursements afférents au matériel roulant, mobilier, approvisionnements et prévus à l'art. 36 du cahier des charges.

C. — Des difficultés soulevées par l'application des clauses de rachat.

Quelles difficultés peut-on rencontrer dans la détermination de ces divers éléments ? Nous remarquerons tout d'abord que nous n'en trouvons pas, soit pour l'annuité de l'art. 37, soit pour les quinzièmes de travaux complémentaires ; par contre nous signalerons les points litigieux suivants :

I. Détermination des dépenses d'établissement faites par la Compagnie sur les lignes de moins de quinze ans.

Doit-on ajouter au capital dépensé les insuffisances d'exploitation ? C'est là une question douteuse.

Mais on ne peut véritablement admettre, comme on l'a avancé, qu'on puisse songer à y ajouter les dépenses faites par la Compagnie au compte des 160 millions, c'est-à-dire en remboursement de la dette qu'elle avait en 1883, et le matériel roulant qu'on rembourse en vertu de l'art. 36. Rien n'autorise une pareille supposition.

II. Détermination de la valeur du matériel roulant des objets mobiliers et des approvisionnements.

L'art. 36 stipule que l'Etat sera tenu si la compagnie le requiert, de reprendre les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement que, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière. Il est dit toutefois que l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Or, la valeur d'inventaire attribuée par la Compagnie aux objets mobiliers de son réseau n'est autre que la valeur initiale, le prix d'acquisition de ces objets. Il est bien évident que les experts ne sauraient évaluer au

prix du neuf un matériel dont la mise en service s'étend sur une période de plus de cinquante années et qui comprend un assez grand nombre d'unités, qui ne répondent plus aux exigences nouvelles de la sécurité de la circulation, de l'économie de l'exploitation, des convenances des voyageurs ou des besoins du trafic-marchandises.

En considérant d'une part les taux moyens de dépréciation, déduits des évaluations faites à diverses époques par des ingénieurs très compétents en la matière, MM. Hardy (véhicules remis par l'Etat à la *Compagnie de l'Est* lors de la rétrocession de la ligne d'Orléans à Châlons), Léthier (matériel roulant repris par l'Etat aux compagnies rachetées en 1878), Monestier, Pérouse, et Kleine (commission chargée en 1896, par le ministre des Travaux Publics, d'établir le prix et les conséquences financières du rachat des réseaux de l'*Ouest*, d'*Orléans* et du *Midi*); (1) d'autre part, l'âge des différentes séries de locomotives, voitures à voyageurs, fourgons et wagons, les prix moyens résultant des derniers marchés passés pour la fourniture de matériel roulant, le cours des vieilles matières provenant du dépècement des machines et wagons, M. Klotz estime à 50 % la dépréciation minima dont serait frappé le prix initial du matériel roulant et de l'outillage des ateliers et dépôts de la *Compagnie de l'Ouest*.

Quant aux installations électro-mécaniques, dont la

(1) Nous pouvons citer un autre exemple : le matériel roulant de la ligne de Saint-Georges de Commiers à La Mure, payé 2 millions à la Compagnie de Fives-Lille a été racheté 895,531 francs 56, soit une dépréciation de 55,22 % au bout de 13 ans d'exploitation.

mise en service remonte, en général, à une époque peu éloignée et qui doivent nécessairement être maintenues en parfait état, il croit prudent, à défaut de renseignements précis, de n'escompter qu'une dépréciation de 20 %.

En ce qui concerne le mobilier, M. Klotz pense, avec la commission de 1896, que le coefficient de dépréciation ne sera pas inférieur à 50 %.

Le matériel naval affecté au service de Dieppe à Newhaven, comme le matériel d'omnibus, de factage et de camionnage, doivent être renouvelés dans un délai assez court d'après les déclarations mêmes de la Compagnie (voir notamment le rapport présenté en 1896 à l'assemblée générale des actionnaires) ; un coefficient de dépréciation de 60 % n'a donc rien d'exagéré.

Enfin la valeur initiale des approvisionnements comporte également une réduction sensible ; un assez grand nombre d'objets conservés en magasin ne seraient pas susceptibles d'être employés parce qu'ils appartiennent à des types démodés ou abandonnés ; d'autres ont été retirés des voies et repris par les parcs à un prix bien supérieur à leur valeur réelle.

Cette réduction serait, d'après les évaluations de M. Klotz, de 30 % aux approvisionnements de l'exploitation, du matériel et de la traction et de 25 % à ceux de la voie et des bâtiments.

Il faut reconnaître que dans la fixation du coefficient de dépréciation du matériel et du mobilier, il entre une part d'arbitraire. Tout ce que l'on peut dire c'est que la dépréciation réelle paraît être comprise entre les deux taux de 30 et de 50 %.

III. *Détermination de l'annuité minima, art. 15, conventions de 1883.*

Le prix total du rachat ne peut être inférieur au minimum fixé par le dernier alinéa de l'art. 15 de la convention de 1883. La détermination de ce minimum soulève diverses questions qui ont une portée pratique considérable.

Il est possible de soutenir, par exemple, que les charges déterminant l'annuité du rachat ne comprennent pas toutes les charges de la Compagnie. Il convient de leur faire subir certaines réductions ; en particulier pour les travaux complémentaires remboursés en capital, ainsi que cela est formellement prévu dans les conventions passées avec le *Midi* et l'*Orléans*, afin d'éviter le double paiement sous forme de capital et sous forme de charges correspondantes.

Au 31 décembre 1905 le montant des charges du revenu réservé était de 97 millions environ ; le prix total du rachat, comprenant l'annuité de l'art. 37, l'annuité correspondant aux lignes de moins de 15 ans évaluées seulement à 40 millions, l'annuité correspondant aux 15^{es} des travaux complémentaires, était d'environ 92 millions. Il aurait donc fallu une augmentation du produit net de 5 millions en 1906 pour qu'en aucune hypothèse le minimum ne puisse jouer.

D'après les résultats connus de 1906 — ceux qui serviront de bases au calcul de l'annuité du rachat si l'opération est effectuée avant le 31 décembre 1907 — l'augmentation du produit net n'est égale qu'à 1.500.000 fr. environ. Par conséquent à l'heure actuelle c'est le total

des charges qui détermine le montant de l'annuité de rachat.

Cependant comme les comptes de la compagnie ne sont pas définitivement arrêtés, et que l'annuité du rachat, basée d'après l'art. 37 du cahier des charges, est très voisine de celle calculée d'après l'art. 15 de la convention de 1883, nous donnerons les chiffres correspondant à l'une et à l'autre.

IV. *Remboursement de la dette de la Compagnie.*

Nous devons maintenant opposer la dette contractée par la compagnie envers l'Etat, du chef de la garantie d'intérêt, aux remboursements dus à la Compagnie.

C'est ici que surgissent les questions les plus délicates. Trois thèses ont été développées. D'après l'une, la créance de l'Etat ne serait garantie par aucun gage.

D'après l'autre, l'art. 8 § 3 de la convention du 29 juillet 1858 serait encore en vigueur; l'art. 8 § 3 est ainsi conçu :

« A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'art. 37 du cahier des charges, si l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise s'il y a lieu, au terme de l'art. 36 du cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau. »

D'après une troisième théorie s'appuyant sur la jurisprudence du Conseil d'Etat, — qui en 1894 dans un arrêt célèbre a décidé que les conventions de 1883 avaient fait table rase des dispositions antérieurement en vigueur sur le fonctionnement de la garantie, — on soutient que ces con-

ventions, n'ayant point déterminé dans quelle mesure les avances faites aux compagnies seraient compensées avec leur actif, on doit se référer au droit commun de la compensation, c'est-à-dire aux articles 1289, 1290 et 1291 du Code civil.

Or les art. 1289 et 1290 décident que si deux personnes sont débitrices l'une envers l'autre, il s'opère entre elles une compensation, les deux dettes s'éteignant jusqu'à concurrence de leur quotité respective.

Cette dernière théorie nous paraît la seule fondée. Quand on examine les conventions, en remarquant qu'elles n'ont pas prévu le cas où la dette de la Compagnie dépasserait la valeur du matériel roulant, qu'à défaut de stipulations formelles, on ne peut nécessairement qu'invoquer le droit commun, les difficultés s'éclaircissent et les conventions arrivent à être singulièrement plus logiques qu'on ne l'a souvent prétendu en épilogueant sur des phrases, ou des membres de phrases, au lieu de les regarder dans leur ensemble.

En faveur de cette thèse, nous citerons l'opinion de M. Beauregard qui, dans la séance du 19 mars 1904, s'exprime en ces termes :

« Pour ma part, sans prétendre donner un avis que, fort heureusement il ne m'appartient pas de donner, je ne puis pas cependant laisser passer sans protester cette affirmation de M. Lhopiteau qui reviendrait à dire que l'on considère comme définitivement réglée une question fort délicate, très controversée, à savoir si l'Etat n'a pas le droit de poursuivre le remboursement de sa créance sur les autres portions composant le patrimoine de la Compagnie. Est-il certain que

l'Etat n'ait comme gage que le matériel roulant, que le matériel mobilier? C'est très contestable. »

Il est évident que si la compensation de la dette peut se faire avec tous les éléments de l'actif de la Compagnie (réserve faite de l'annuité de rachat), c'est-à-dire avec le matériel roulant, pour lequel il n'y a aucun doute, les travaux complémentaires, les réserves, le domaine privé, il n'y a à faire aucun paiement en capital et la dette est loin d'être éteinte. Si on peut compenser les travaux complémentaires, y a-t-il des raisons s'opposant à la saisie des réserves, du domaine privé et de l'annuité de rachat ou au moins de la partie de cette annuité dépassant le minimum fixé par l'art. 15 de la convention de 1883. On n'en voit aucune. La détermination de ce minimum présente alors un intérêt considérable au point de vue du remboursement de la dette.

En résumé toutes les difficultés signalées se répartissent en deux groupes, l'un relatif au rachat lui-même, l'autre à la possibilité du remboursement ultérieur de l'excédent de la dette.

Le premier comprend :

1° La détermination de l'annuité correspondant aux lignes de moins de quinze ans, qui peut osciller dans de sensibles proportions.

2° Le paiement des travaux complémentaires, soit 47 millions que la Compagnie peut prétendre payables sans compensation mais qu'on peut soutenir compensables avec la dette ou avec les réserves et le domaine privé.

Il n'y a pas d'autre aléa en dehors des questions relatives à la possibilité du remboursement de l'excédent de la dette, qui sont citées plus haut et qui forment le second groupe. (1)

Nous allons, dans la section III de ce chapitre, examiner le coût approximatif du rachat.

SECTION III

Evaluation approximative du coût du rachat

Il résulte avec évidence de ce qui vient d'être dit, qu'il est impossible de déterminer exactement ce que coûtera le rachat du réseau de l'*Ouest*.

Dans une note communiquée par M. Barthou à la commission du Sénat, l'Inspection des finances déclare à ce sujet que « toutes les évaluations faites avant que le rachat soit voté sont forcément aléatoires. Lors même qu'on connaîtrait tous les chiffres — et certains ne peuvent l'être qu'après le rachat, ceux par exemple concernant le matériel roulant — on ne peut faire que des suppositions soit sur l'attitude que prendra la Compagnie sur les divers points litigieux, soit sur l'issue des instances qui pourraient être engagées devant le Conseil d'Etat (2). »

(1) Le rachat de l'*Ouest* a-t-on dit, provoquera de nombreux procès. Sans doute, mais la plupart de ces litiges se produiraient en 1956, si le rachat n'était pas voté.

(2) Les adversaires du rachat ont souvent tiré argument de l'incertitude du coût du rachat. Cet argument a été notamment développé par

Sous le bénéfice de ces observations nous allons essayer de présenter les résultats les plus approximatifs possibles.

M. Rouvier devant la Chambre des députés, à la séance du 26 janvier 1904, sous la forme suivante :

« A l'étranger, au contraire, les exemples de rachat sont nombreux. A côté de nous, en Suisse, on a racheté les chemins de fer. On avait bien fait prévoir que les évaluations seraient erronées ; elles l'ont été en effet, et dans de larges proportions.

« Le prix d'acquisition du *Central Suisse* avait été évalué, dans le message fédéral, à 54 millions de francs ; il s'est élevé à 75 millions : différence, 20 millions. Pour le *Nord-Est*, l'évaluation avait été de 54.100.000 francs ; on a payé 82 millions : différence, 28 millions. L'*Union Suisse*, évaluée 31 millions, a été payée 40 millions : différence, 22.500.000 francs. Si on totalise, on voit que, pour des prix d'achat indiqués comme ne devant pas dépasser 221 millions, on a dépensé exactement 301 millions, soit une différence de 80 millions, c'est-à-dire de plus de 35 % des évaluations qui avaient déterminé le vote du rachat.

« Si l'on constate de telles erreurs, de telles différences entre le prix d'évaluation et le prix réel quand il s'agit d'un ensemble de lignes qui valent 301 millions, dites-moi, je vous en prie, en se représentant un capital de 22 milliards, ce que de pareilles erreurs coûteraient au pays, par la faute des imprudents qui auraient pu se laisser convaincre ? » (*Journal Officiel*. — Séance du 26 janvier 1904, p. 137).

Dans une séance précédente, M. Plichon avait soulevé le même argument :

« Partout, disait-il, à l'étranger, où on a eu recours au rachat et où l'exploitation se fait par l'Etat, il s'est produit des mécomptes.

« Je vous parlais de la Suisse. Que s'y est-il passé ?

« L'exemple qu'elle nous fournit date d'hier, et nous devons nous en emparer, puisque nous avons la bonne fortune d'avoir des voisins qui ont fait l'école à notre place. En Suisse, la reprise du réseau a coûté 57 millions de plus que les prévisions, dont 22 millions rien que pour le *Jura-Simplon*. » (*Journal Off.* — Séance du 19 janvier 1904, p. 56).

Voici l'argument présenté par M. Plichon et par M. Rouvier. La *Revue de Lausanne* y répondit le 28 janvier suivant, par cet article :

« *Le rachat jugé à l'étranger*. — ... La presse étrangère, en particulier la presse française, nous a habitués à considérer avec indulgence les jugements erronés que l'on porte au dehors sur nos affaires intérieures. Cependant, il est rare qu'un ministre étranger commette des erreurs aussi considérables que vient de le faire M. Rouvier, lorsqu'il a parlé à la Chambre française de la nationalisation des chemins de fer suisses. On avait prévu, aurait-il dit, d'après le *Temps*, une somme de 220 mil-

Nous chercherons, tout d'abord, à calculer l'annuité de rachat proprement dite (2).

Nous établirons ensuite le montant de la créance de l'Etat et le quantum des différents éléments dont la valeur est susceptible de se compenser avec cette créance.

I. *Calcul de l'annuité de rachat.*

lions pour le rachat des voies ferrées suisses ; on a été obligé d'y consacrer 301 millions, soit une majoration de charges de 81 millions. C'est 35 % de mévaluation.

« Ce calcul est absolument inexact. Si M. le ministre des Finances avait envisagé l'ensemble de la dépense, et non pas seulement l'indemnité versée aux actionnaires, il aurait constaté que le devis se montait à 790 millions. L'augmentation de 81 millions, qui est au reste partiellement compensée par la plus-value de celle du réseau, ne représente que 10 % environ de la somme établie primitivement. (*Revue de Lausanne*, 28 janvier 1904).

De cet article, il ressort donc : que l'erreur d'évaluation ne s'est élevée qu'au taux de 10 % ; or, il est nécessaire de remarquer d'abord que cette majoration est normale : dans les travaux publics, en effet, on fixe une limite de 10 pour cent pour l'aléa et l'imprévu ; que cette majoration est en outre compensée par la plus-value du réseau racheté, et que cette majoration survenue dans le coût du rachat du réseau suisse ne doit pas se trouver nécessairement dans le rachat du réseau de l'Ouest.

(2) Au sujet des calculs que nous allons entreprendre nous présentons deux observations :

1° Les documents qui serviront de base à notre discussion sont ceux du 1^{er} janvier 1906. Il nous a été impossible de nous procurer tous les documents nécessaires pour faire le calcul au 1^{er} janvier 1907. D'ailleurs tous les chiffres connus pour l'année 1906 ne sont que provisoires ; il faut remarquer également que, selon toutes probabilités, les résultats auxquels on arriverait en se servant des documents de l'année 1906 seraient très voisins de ceux auxquels nous sommes parvenus.

2° Nous ferons remarquer en second lieu, que dans les calculs suivants nous avons toujours adopté les solutions les plus favorables aux compagnies ; c'est ainsi que nous avons calculé l'annuité de charges sans déduire celle afférente aux travaux complémentaires ; que nous avons affecté la valeur d'inventaire du matériel et de l'outillage d'un coefficient de dépréciation de 30 % seulement, ce qui certainement est au-dessous de la réalité ; enfin que dans le calcul de l'annuité due à la compagnie pour les lignes construites depuis moins de 15 ans, nous avons fait entrer des éléments qui peut-être ne devraient pas être compris dans le calcul.

Tableau récapitulatif des annuités de toute nature à la

		MONTANT DU CAPITAL à rembourser en annuités		ENSEMBLE des capitaux à rembourser en annuités
		Sommes fixées par décisions ministérielles	Sommes non encore fixées par décisions ministérielles	
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
I. — Annuités inscrites au budget du Ministère des Finances (1).				
Annuités dues (conventions au- tres que celles de 1883).....	{	En représentation de subventions en argent promises à la Compa- gnie	75.700.000 »	75.700.000 »
		En raison d'avances en argent faites par la Compagnie.	5.049.913 49 »	5.049.913 49
II. — Annuités inscrites au budget du Ministère des Travaux publics.				
Annuités résul- tant de conven- tions autres que celles de 1883 .	{	Pour subventions en ar- gent	29.129.953 86 «	29.129.953 86
		Pour avances en tra- vaux	1.126.182 83 »	1.126.182 83
		Pour doublement de voies.	2.866.432 63 »	2.866.432 63
Annuités résul- tant de la con- vention de 1883.	{	Avances en travaux . .	155.872.969 94 9.333.830 48	165.206.800 42
		Avances en argent . .	30.808.323 21 »	30.808.323 21
		TOTAUX.		
(1) Renseignements extraits du compte général de l'Administration des finances rendu pour l'année 1904 :				

charge du Trésor pour les dépenses au 31 décembre 1905.

ANNUITÉS						OBSERVATIONS
régliées par décisions ministérielles		non réglées par décisions ministérielles		Ensemble des annuités		
fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	
3.473.958	86	»		3.473.958	86	Annuité payable en deux termes : Le 1 ^{er} juin et le 1 ^{er} décembre, dont le dernier terme écherra le 1 ^{er} décembre 1956.
228.991	12	«		228.991	12	Avance applicable au chemin de fer de Ceinture de Paris (R. G.). — Annuité semblable payable pendant quatre-vingt-onze ans à partir du 1 ^{er} juin 1866. — Dernier terme : 1 ^{er} décembre 1956.
1.437.563	22	»		1.437.563	22	Annuité payable par termes semestriels égaux, le 1 ^{er} juin et le 1 ^{er} décembre et dont le dernier terme écherra le 1 ^{er} décembre 1951.
47.663	14	»		47.663	14	Annuité représentative du cinquième de la dépense faite par le syndicat du chemin de fer de Ceinture (R. D.) pour la suppression des passages à niveau. — Payable en un seul terme, courant janvier, jusqu'en 1956 inclus.
132.312	28	»		132.312	28	Annuités payables en un seul terme le 1 ^{er} janvier et calculées au taux moyen des obligations émises par la Compagnie. L'annuité afférente à chaque ligne doublée cessera d'être due par l'Etat dès que le produit brut kilométrique atteindra 35,000 francs.
7.706.138	11	397.205	52	8.103.343	63	Ces avances ont été prélevées sur le produit des émissions faites par la Compagnie de 1884 à 1905 ; l'échéance finale de l'amortissement de ces emprunts est fixée au 1 ^{er} octobre 1956. — Annuités payables en un seul terme, le 1 ^{er} janvier, jusqu'en 1956.
13.026.626	73	397.205	52	13.423.832	25	

deuxième volume, comptes de la dette publique, pages 83 et suivantes.

deuxième volume, comptes de la dette publique, pages 83 et suivantes.

*Charges pleines effectives totales en 1906 du capital social
et des emprunts de la Compagnie*

§ 1^{er}. — *Charges du capital social.*

Revenu réservé	11.550.000 fr.
Fonds fixe d'amortissement.	277.134 »
Abonnement au timbre et frais de service.	120.000 »
	11.947.134 fr.

§ 2. — *Charges des emprunts.*

Anciennes compagnies.	{	Intérêt et amortissement	985.000 fr.
		Frais accessoires	5.000 »
Emprunts de la Compagnie actuelle.	{	Intérêts et	{
		amortissement.	{
	{	Frais accessoires.	{
			{
		Emissions antérieures à 1905. .	95.650.000
		Emissions de 1905 (1).	477.000 »
		Emissions antérieures à 1905. .	1.930.000 »
		Emissions de 1905 (1).	10.000 »
			99.057.000 fr.

(1) Y compris 48.000 francs d'intérêt et d'amortissement et 1.000 francs de frais accessoires représentant les charges pleines des obligations à émettre pour couvrir l'excédent au 31 décembre 1905 des dépenses d'établissement ordonnancées sur le capital réalisé.

Les tableaux qui précèdent indiquent que les charges du capital social seraient de.....	11.947 134 fr.
et que les charges des emprunts seraient de	99.057 000 fr.
Soit un total de.....	<u>111.004 134 fr.</u>

Si de ce total on retranche les annuités de toute nature à la charge du Trésor et qui s'élèvent à	<u>13.423 832 25</u>
---	----------------------

L'annuité minima prévue par l'article 15 des conventions de 1883 serait de.....	<u>99.580 301 75</u>
---	----------------------

Nous pouvons rapprocher ces données des résultats auxquels sont arrivés la Direction du mouvement des fonds et l'Inspection de finances, après étude prescrite par les Ministres des Travaux publics et des finances. Ces résultats sont consignés dans le rapport de M. Provet.

La Direction du mouvement des fonds a calculé l'annuité, d'après les charges ; L'inspection des finances l'annuité fixée par l'art 37 du cahier des charges.

Coût probable du rachat de l'Ouest au 31 décembre 1905

SOURCES	HYPOTHÈSE maxima. fr.	HYPOTHÈSE minima. fr.
Direction du mouvement des fonds.....	98.693.000	97.174.000
Inspection des finances...	105.818.000	98.997.000

L'annuité minima se décomposerait comme suit au 31 décembre 1905 :

Revenu réservé.....	11.550 000 fr.
Charges totales des emprunts diminuées des annuités payées par l'Etat.....	85.624 000 fr.
Total.....	97.174 000 fr.

D'après M. Prevet si le rachat était effectué en 1907, il faudrait augmenter cette annuité de 1.500.000 fr., (1) ce qui la porterait à l'heure actuelle à 98.675.000 fr.

Pour faire face à cette annuité minima, l'Etat disposera du produit net du réseau. Ce produit net a été de 89.625.000 fr. en 1906. L'Etat devra fournir la différence soit 9 millions environ.

II. La dette de l'Ouest et son gage :

A. Dette de la Compagnie envers l'Etat.

Au 31 décembre 1905, la dette de l'Ouest se montait en capital à 302.569.391 fr. et en intérêts à 117.310.637 fr. soit au total 419.880.028 fr.

B. Etendue du gage de l'Etat.

1° Matériel roulant :

Quelle était au 31 décembre 1905 la valeur du matériel roulant, de l'outillage, du mobilier et des approvisionnements ? Nous pouvons la calculer en affectant d'un coefficient de dépréciation leur valeur initiale.

(1) Nous croyons que l'évaluation de M. Prevet est inexacte. En effet, pour calculer l'annuité au 31 décembre 1907, il suffit d'ajouter à l'annuité à payer au 31 décembre 1906, les charges des emprunts émis postérieurement.

Relevé détaillé, par nature des objets, de la valeur initiale du matériel roulant, de l'outillage, du mobilier et des approvisionnements (toutes lignes comprises) au 31 décembre 1905.

a). — MATÉRIEL ROULANT

Machines locomotives	97.774.000 fr.
Locomoteurs	1.753.000 »
Tenders	12.475.000 »
Voitures à voyageurs	54.850.000 »
Wagons divers	18.298.000 »
Wagons à marchandises	92.863.000 »
Wagons de terrassements	1.315.000 »
Roues de rechange	4.613.000 »
Appareils d'éclairage, chaufferettes, etc	1.830.000 »
	283.766.000 fr.

b). — OUTILLAGE

Matériel et traction	{ Ateliers et magasins	Gros outillage	7.557.000 fr.
		Petit outillage	1.267.000 »
	{ Dépôts	Gros outillage	3.133.000 »
		Petit outillage	619.000 »
	{ Services électriques.	Gros outillage	1.927.000 »
		Petit outillage	23.000 »
	{ Outillage des wagons de secours		240.000 »
Voies et bâtiments, -- Outils, ustensiles, machines.			2.395.000 »
			17.161.000 fr.

c). — MOBILIER

Administration centrale	651.000 fr.	
Exploitation	5.380.000 »	
Matériel et traction.	{ Services centraux	224.000 »
	{ Ateliers et magasins.	586.000 »
	{ Dépôts	503.000 »
	{ Services électriques.	76.000 »
Voie et bâtiments	627.000 »	
	8.047.000 fr.	

d). — DIVERS

Matériel des services du factage et du camionnage .	1.542.000 fr.
Matériel de navigation	10.274.000 »
Appareils d'éclairage	1.148.000 »
Horlogerie	69.000 »
Appareils télégraphiques et téléphoniques	1.116.000 »
	14.149.000 fr.

e). — OUTILLAGE PAYABLE PAR ANNUITÉS

Usines des Moulineaux et sous-stations de transformation du Champ-de-Mars, Meudon et Viroflay	2.514.000 fr.

Sur cette somme, il a été payé les annuités suivantes :

	fr.	c.
1900.	2.945	40
1901.	42.853	12
1902.	44.727	69
1903.	46.675	45
1904.	48.677	29
1905.	50.778	35
	236.657	30

f). — APPROVISIONNEMENTS

Exploitation	303.000
Matériel et traction	9.169.000
Voie et travaux	11.676.000
	21.148.000 fr.

La valeur d'inventaire globale du matériel roulant, de l'outillage, du mobilier, des approvisionnements est

égale à 344.507.657. Dans ce chiffre nous ne comptons que les annuités effectivement payées pour la construction des usines des Moulineaux et sous-stations de transformation du Champ-de-Mars, Meudon et Viroflay.

Nous avons montré dans la précédente section que la valeur d'inventaire devait être diminuée de 50 % à 30 % pour donner approximativement la valeur actuelle du matériel, outillage et approvisionnements.

Admettons, — solution la plus favorable à la compagnie, — que la dépréciation moyenne de ces objets soit de 30 % seulement : leur valeur globale sera égale à 241,115,360 francs.

Par conséquent si l'on admet que l'Etat n'a comme gage de sa créance que le matériel roulant, l'outillage et les approvisionnements, sa créance étant de 419 millions 880,028 fr., il reste à son préjudice un découvert de 178,764,668 fr.

Mais nous croyons que le gage de l'Etat se compose d'autres éléments, que nous devons déterminer.

2° *Réserves.*

	SOMMES appartenant aux caisses et réserves	EMPLOI DES FONDS correspondants			
		En immeubles et valeurs spécialisés		En numéraire (comptes courants) et valeurs de portefeuille non spécialisés	
		fr.	c.	fr.	c.
Réserve statutaire	6.000.000 »	»	»	6.000.000 »	»
Réserve pour incendies.	2.273.909 80	»	»	2.273.969 80	»
Réserve pour le réseau à voie étroite.	239.785 41	»	»	239.785 41	»
Réserve pour accidents.	3.289.564 90	3.274.913 07	»	14.651 83	»
Réserve spéciale (domaine privé). . .	31.694.337 13	30.715.284 73	»	979.052 40	»
Caisse des retraites.	98.904.593 99	98.663.136 90	»	241.457 09	»
TOTAUX.	142.402.251 23	132.653.334 70	»	9.748.916 53	»

Si du total de ces réserves nous retranchons, d'une part, les sommes relatives à la caisse des retraites, qui ne seraient point compensées avec la créance de l'Etat, et d'autre part, celle de la réserve spéciale (domaine privé) que nous retrouverons plus loin, nous obtenons un excédent de 11.803.320 fr. 11.

3° *Domaine privé.*

1° Portefeuille (Valeur d'inventaire).

Fonds publics français :																					
Rente 3 % perpétuel		3.396.080	»	} 3.544 580 »																	
297 obligations du Trésor à court terme		148.500	»																		
Fonds d'établissements garantis ou surveillés par l'Etat :																					
Chemins de fer.	Actions de capital	39 Est	31.200	»	} 193.600 »																
		40 Lyon	48.000	»																	
		20 Midi	22.000	»																	
		39 Nord	46.800	»																	
		38 Orléans	45.600	»																	
	Actions de jouissance	1 Est	300	»	} 2.500 »																
		1 Nord	800	»																	
		2 Orléans	1.400	»																	
	Obligations	13.317 Ouest 3 % 1 ^{re} série	5.326.800	»	} 18.938.911 57	} 21.163.512 87	} 25.626.563 97														
		16.193 — 2 ^e —	6.077.200	»																	
		17.602 Ouest 2 1/2 % 3 ^e série	6.160.700	»																	
		1.480 Rhône et Loire 4 %	917.600	»																	
		214 Méditerranée 5 %	132.896 69																		
		504 Est 5 % (1852-54-56)	323.804 88																		
		2.325 V. Paris 2 3/4 % 1905	697.500	»																	
		45 Marseille 3 % 1877	17.910	»																	
		147 Lyon 3 % 1880	14.691 30																		
		2 Bons du Mont-de-Piété	500.000	»																	
1.996 Obligations foncières 3 % 1883		798.400	»	} 1.298.400 »																	
Valeurs industrielles françaises :																					
1.827 Obligations 4 % des Entrepôts et Magasins généraux de Paris		912.221 10			} 918.471 10	} 918.417 10															
50 Actions de la Société de crédit pour les habitations à bon marché		6.250	»																		
Valeurs étrangères :																					
36.467 bons de coupons arriérés de Suez		3.011.663 72	3.011.663 72	3.011.663 72																	

4° Indemnité due en capital pour les travaux complémentaires.

Relevé des dépenses complémentaires, autres que celles de matériel roulant, outillage et mobilier, effectuées sur l'ensemble du réseau (toutes lignes comprises) pendant chacune des années de la période de 1891 à 1905 inclus.

ANNÉES	COMPTES présentés par la Compagnie		COMPTES arrêtés par décisions ministérielles		DATES des décisions ministérielles	MAXIMA fixés par les lois de finances
	fr.	c.	fr.	c.		francs
1891.....	1.726.489	28	4.386.134	32	12 juin 1897	8.000.000
1892.....	5.400.137	50	5.331.934	03	4 nov. 1898	6.000.000
1893.....	4.902.562	14	4.516.131	19	id.	6.800.000
1894.....	4.618.733	51	4.633.002	77	22 oct. 1900	7.000.000
1895.....	3.067.840	08	3.054.186	06	id.	7.000.000
1896.....	3.082.777	24	3.068.265	08	id.	7.000.000
			¹ 1.805 88			
1897.....	3.556.910	57	3.037.339	41	5 janvier 1903	8.000.000
			¹ 460.000 »			
			²¹ 362.441 70			
1898.....	5.110.103	59	5.177.055	17	2 sept. 1903	9.790.000
			² 101.210 22			
1899.....	9.579.576	60	7.257.650	57	5 mai 1904	9.930.000
			² 303.798 94			
1900.....	6.946.990	31	6.963.526	27	8 déc. 1904	14.000.000
			¹¹ 641.060 »			
			² 69.204 27			
1901.....	7.331.337	15	7.471.337	08	28 oct. 1895	13.000.000
	²¹ 852.180 86		² 15.522 73			
1902.....	7.858.713	73	7.643.350	22	7 juin 1906	13.000.000
1903.....	6.634.228	56	»		»	12.000.000
1904.....	4.057.538	52	»		»	12.500.000
1905.....	3.906.126	89	»		»	9.500.000

¹ Rectifications concernant les exercices 1896 et 1897 faites seulement dans les arrêtés réglant les comptes des exercices 1897 et 1898.

² Dépenses d'acquisition des terrains de la Maison-Blanche (gare de la rue de Tolbiac). Voir rapports de la Commission des comptes des 8 décembre 1902, 21 février 1903 et 23 juillet 1904.

En totalisant et en faisant subir la réduction de 1/15 par année aux comptes ci-dessus (comptes arrêtés par décision ministérielle de 1891 à 1902, comptes présentés par la compagnie de 1903 à 1905), conformément aux dispositions de l'art. 15 de la convention de 1883, nous trouvons une somme de 47 millions 140.354 fr. 09 à payer en capital. (1)

(1) Il convient de remarquer que si le rachat était effectué avant le 31 décembre 1907, l'indemnité afférente aux travaux complémentaires serait inférieure à cette somme, puisque les sommes effectivement dépensées par la compagnie en 1906 pour les travaux complémentaires sont inférieures à celles correspondant à l'année 1905. Cf. I^{re} partie, chap. III, p. 78.

5° Annuité relative aux lig

DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉPENSES remboursables par annuités de l'Etat	DÉPENSES à la charge prises en par Compagnie en compensa sa de
	francs	francs
<i>1° Lignes exploitées d</i>		
Carhaix à Morlaix.....	6.234.000	213
Dreux à Auneau.....	4.318.000	679
Vire à Saint-Lô et à Caen.....	15.734.000	453
Argenteuil à Mantes.....	30.662.000	2.071
Guingamp à Carhaix.....	3.438.000	205
Avranches à Domfront.....	6.861.000	480
Carentan à Carteret.....	5.637.000	661
Fougères à Vire.....	6.930.000	873
Guingamp à Paimpol.....	4.374.000	95
Saint-Pierre aux Andelys.....	4.063.000	79
Evreux-Ville à Evreux-Navarre.....	356.000	1.357
La Brohinière à Dinan et à Dinard.....	5.557.000	726
Carhaix à Rosporden.....	4.184.000	»
Raccord. des gares de la R. G. de Rouen.....	3.127.000	291
Courcelles au Champ-de-Mars.....	»	32.774
Les Invalides aux Moulineaux.....	»	»
Plaisir-Grignon à Epône.....	»	4.798
Dieppe au Havre.....	17.430.000	1.636
Issy à Viroflay.....	»	38.920
Orval-Hyenville à Régneville.....	1.591.000	64
Chateaubriant à Ploermel.....	8.922.000	260
Totaux.....	129.418.000	86.635
<i>2° Lignes exploite</i>		
Blain à La Chapelle-sur-Erdre.....	3.491.000	»
Carhaix à Loudéac.....	9.321.000	350
Carhaix à Châteaulin.....	6.720.000	»
Beuzeville à Port-Jérôme.....	2.229.000	»
Totaux.....	21.761.000	350
<i>3° Lign</i>		
Charleval à Serqueux.....	1.292.000	»
<i>4° Lig</i>		
Le Neubourg à Caudebec-les-Elbeuf.....	36.000	»
Pont-Audemer au Havre.....	276.000	»
Auteuil à Boulogne.....	»	»
Totaux.....	312.000	»

construites depuis moins de quinze ans.

DÉPENSES AU COMPTE DE LA COMPAGNIE				DÉPENSES
Travaux premier établissement	Travaux complémentaires	Matériel roulant, mobilier et outillage	Dépenses totales à la charge de la Compagnie	totales d'établissement
francs	francs	francs	francs	francs
716.000	319.000	626.000	1.661.000	8.108.000
892.000	16.000	1.259.000	3.167.000	8.164.000
593.000	1.000	2.017.000	5.611.000	21.798.000
553.000	228.000	7.631.000	9.412.000	42.145.000
731.000	»	686.000	1.417.000	5.060.000
337.000	14 000	1.028.000	3.391.000	10.732.000
851.000	9.000	782.000	2.624.000	8.922.000
690.000	13.000	1.339.000	5.016.000	12.819.000
519.000	22.000	576.000	1.117.000	5.586.000
501.000	3.000	438.000	942.000	5.084.000
238.000	1.000	118.000	357.000	2.070.000
444.000	30.000	1.267.000	3.741.000	10.024.000
778.000	1.000	636.000	1.415.000	5.599.000
61.000	»	35.000	96.000	3.514.000
436.000	11.000	1.853.000	3.300.000	36.074.000
033.000	19.000	1.190.000	54.242.000	54.242.000
754.000	5.000	735.090	1.494.000	6.292.000
882.000	52.000	3.111.000	7.045.000	26.111.000
599.000	9.000	3.353.000	8.961.000	47.881.000
229.000	»	207.000	436.000	2.091.000
722.000	1.000	1.481.000	5.204.000	14.386.000
549.000	682.000	27.368.000	120.649.000	336.702.000

Compte de premier établissement.

728.000	»	634.000	1.362.000	4.853.000
053.000	»	925.000	2.778.000	12.649.000
810.000	»	426.000	1.236.000	7.956.000
572.000	40.000	606.000	12.218.000	14.547.000
163.000	40.000	2.591.000	17.794.000	39.905.000

Construction.

58.000	»	»	58.000	1.350.000
--------	---	---	--------	-----------

Entretien.

400	»	»	400	36.400
4.000	»	»	4.000	280.000
31.000	»	»	31.000	31.000
35.400	»	»	35.400	347.400

Si du total général des dépenses d'établissement nous retranchons :

1° Les dépenses remboursables par les annuités de l'Etat, dépenses déjà calculées dans l'annuité des charges;

2° Les dépenses à la charge de l'Etat, prises en compte par la Compagnie en compensation de sa dette;

3° Les dépenses des travaux complémentaires dont il a été fait état;

4° Les dépenses pour le matériel roulant et l'outillage, que nous avons jointes à celle du matériel et de l'outillage du réseau entier.

Nous arrivons à une annuité de 4,426,673 fr. 47, étant donné que ces dépenses ont été prélevées sur le produit des obligations 3 % et 2,5 % émises dans les 15 dernières années par la Compagnie.

C. Balance des comptes de la Compagnie de l'Ouest au lendemain du rachat.

La Compagnie doit à l'Etat . .	419.880.028 francs
L'Etat doit à la Compagnie :	
1° Matériel, mobilier	241.115.360 »
2° Réserves	11.803.320 »
3° Domaine privé	31.694.337 »
4° Indemnité due pour les travaux complémentaires	47.140.354 »
5° Annuité due pour les lignes construites depuis moins de quinze ans	4.426.673 »
	336.180.544 »

L'opération se termine donc par un solde créditeur en faveur de l'Etat de 83.699.484 francs :

Dette de la Compagnie. . . : 419.880.028 francs

Dette de l'Etat. 336.180.544 »

Différence : 83.699.484 francs

Les annuités de 4.426.673 francs dues par l'Etat pour le paiement des lignes construites depuis moins de 15 ans compenseront cette somme de 83 millions 699.484 francs.

Nous connaissons le coût du rachat. Nous devons étudier quelles seront les conséquences de cette opération.

CHAPITRE IV

Des Conséquences générales du Rachat

La solution que nous examinons comprend deux opérations distinctes : le rachat proprement dit et l'exploitation par l'Etat du réseau racheté. Nous avons eu l'occasion dans les développements qui précèdent d'examiner certaines conséquences du rachat. Nous allons passer en revue dans ce chapitre les conséquences de l'exploitation par l'Etat ; nous rechercherons quels sont les avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et nous indiquerons les critiques qui lui ont été adressées.

Pour plus de clarté, nous nous placerons successivement aux divers points de vue suivants :

- 1° Au point de vue politique ;
 - 2° Au point de vue technique et commercial.
 - 3° Au point de vue financier ;
-

SECTION I

Point de vue politique

A. Les arguments présentés par les partisans de l'exploitation de l'Etat.

Les arguments qui ont été invoqués en faveur de l'exploitation par l'Etat sont les suivants :

- 1° Argument tiré du rôle de l'Etat ;*
- 2° Argument tiré des dangers résultant des monopoles des Compagnies ;*
- 3° Argument tiré de la sauvegarde de l'intérêt général.*

Examinons ces divers arguments, ces divers avantages de l'exploitation par l'Etat :

1° Rôle de l'Etat.

L'Etat doit assurer les communications à travers le pays, telle est la position de l'argument. Le Gouvernement en effet ne doit point se borner à garantir la sécurité des citoyens, contrairement à l'opinion des adversaires de l'exploitation par l'Etat ; il doit contribuer au développement des intérêts matériels de la nation, à la prospérité de l'Etat ; or, l'exploitation des chemins de fer est un des moyens de parvenir à ces résultats ; d'ailleurs tous les gouvernements ont bien compris la nécessité de l'établissement des voies de communica

tion en général. Les Romains ont sillonné de routes leur empire pour y établir leur domination d'abord, pour y assurer ensuite la prospérité des contrées soumises ; les gouvernements qui se sont succédés en France, durant ces derniers siècles, ont reconnu les avantages de la création des routes ; or les chemins de fer sont les routes modernes : la possibilité des déplacements, en effet, est la condition primordiale de la vie économique, du commerce et de l'industrie.

Il convient de remarquer d'ailleurs que cette extension des attributions de l'Etat, exploitant en régie les voies ferrées, se manifeste un peu partout.

M. Bourguin dans son livre sur les systèmes socialistes et l'évolution économique, signale cette tendance.

« L'Etat, dit-il, s'est proposé d'améliorer le service, sans se laisser arrêter comme une compagnie privée par le souci des dividendes ; il a voulu disposer des tarifs dans un intérêt général et protéger le public contre des prix de monopole ou des tarifs différentiels altérant les conditions de la concurrence. A l'heure actuelle en dehors de l'Angleterre et des Etats-Unis, qui ont gardé un régime de liberté, en dehors de la France qui a établi un contrôle rigoureux sur l'exploitation des compagnies, en dehors de la Hollande qui a cédé ses lignes à une compagnie fermière, on ne rencontre guère l'exploitation par l'industrie privée que dans les Etats pauvres qui sont obligés de remettre à des capitalistes étrangers la construction de leurs réseaux. Certains Etats ont toujours possédé leurs lignes ; ailleurs la proportion des lignes exploitées par l'Etat s'est élevée

depuis trente ans d'une façon continue tant par des rachats que par des constructions neuves. »

2° Dangers des monopoles des Compagnies.

Les compagnies des chemins de fer peuvent constituer un danger pour l'Etat ; d'une part, en effet, elles occupent un très nombreux personnel qui, le cas échéant, peut faire opposition au Gouvernement, et d'autre part, elles ont besoin de nombreux capitaux, ce qui permet l'intrusion de financiers étrangers dans une industrie intéressant la prospérité d'un pays.

Cette question a été souvent discutée ; les adversaires du rachat ont répondu que le personnel des compagnies n'était pas à la discrétion des administrateurs, que le contrôle existait et que les compagnies françaises avaient eu une belle conduite en 1870. Si ces critiques paraissent peu fondées, il en est une autre qui l'est beaucoup plus.

Il est facile de trouver dans l'histoire des chemins de fer français que l'Etat est considéré comme l'ennemi par la Compagnie. Quand il veut agir on le combat au moyen de ce que M. Darlan appelle « la publicité doctrinale », dans le rapport présenté à la commission d'enquête, chargée de rechercher le chiffre et la nature des dépenses spéciales faites par les six grandes compagnies à l'occasion des conventions de 1883.

La déposition de M. Carlier devant cette commission est particulièrement instructive.

« Nous tenions, dit M. Carlier, à atteindre certaines catégories de personnes, notamment les conseillers gé-

néraux, les membres des chambres de commerce, des sociétés d'agriculture et autres personnes ayant besoin d'être renseignées. »

M. Carlier continue :

« On a dit récemment devant un tribunal qu'il y a deux presses : la presse honnête et l'autre. Je ne peux pas vous dissimuler que nous avons malheureusement affaire à la seconde comme à la première, et je ne peux pas dire que les sommes distribuées aient toujours répondu à des services positifs. Il est malheureusement certain qu'il y a parfois pénétration des deux presses l'une dans l'autre. Tels de nos adversaires que je considère comme sincères et loyaux seraient les premiers à rougir, s'ils se doutaient des marchandages auxquels se livrent les administrateurs et les courtiers des journaux où ils écrivent. Ceux-ci cherchent à battre monnaie avec ce que l'on fera dire ou ne pas dire à tel ou tel collaborateur. »

Les dépenses totales du service de publicité de 1880 à 1889 sont représentées par les sommes suivantes : en 1880, 519,011 fr., en 1881, 402,909 fr., en 1882, 735,796 fr., en 1883, 718,347 fr., en 1884, 403,238 fr., en 1885, 204,699 fr., en 1886, 211,647 fr., en 1887, 155,179 fr., en 1888, 199,401 fr., en 1889, 187,603 fr.

A ce sujet, M. Carlier dépose :

« La dépense de l'année 1880 a été de 520,000 francs pour les six compagnies. Celle de 1881 n'a été que de 400,000 francs ou un peu plus. *En 1882, elle a été beaucoup plus forte ; c'était l'année de la campagne du rachat contre laquelle luttaient les compagnies ; la dé-*

pense s'est élevée à 735,000 francs. L'année suivante, elle est restée un peu au-dessous, 718,000 francs.

Après les conventions, qui étaient un traité de paix, les dépenses ont diminué dans de fortes proportions ; en 1884, elles ont encore été de 450,000 francs, je crois ; mais les années suivantes, le chiffre a été beaucoup plus faible. »

M. CARLIER ajoute que de 1884 à 1894 la moyenne des dépenses est de 220.000 à 230.000 francs.

En ce qui concerne les dépenses de l'heure présente M. CARLIER poursuit : « Elle est de 300,000 francs.

Depuis trois ans, je dois le dire, depuis la grève de 1891, nous avons des questions nouvelles qui nous préoccupent ; des difficultés peuvent naître sur ce terrain dont les compagnies, vous le comprenez, ont le devoir de s'inquiéter. »

En dehors de ces dépenses reconnues par les compagnies, M. Sernichon, inspecteur des Finances, en signale d'autres faites en dehors du fonds commun du syndicat des compagnies.

Ces dépenses comprennent :

Du 1^{er} janvier au 30 juin 1879, une somme totale de 20,008 fr. 05, formant le solde du compte commun tenu antérieurement pour les *Compagnies du Nord, Paris-Lyon-Méditerranée* et Orléans ;

En 1881	2,676,05
En 1882	25,600,00
En 1883	37,106,50
En 1884	35,242,50
En 1885	34,054,20
Total	134,679,25

Ces sommes contribuent à renforcer encore le total de ce qui a été dépensé, pour agir sur l'opinion publique, pendant la période qui a précédé les conventions.

Il nous paraît inutile d'insister davantage. Les faits rapportés ci-dessus sont suffisamment clairs par eux-mêmes. Que faut-il penser de l'emploi de pareils procédés par les compagnies à l'égard de l'Etat, leur associé naturel, qui, par ses capitaux, garantit le dividende des actionnaires ? Tout au moins qu'il y a opposition d'intérêt entre ces deux collaborateurs à une œuvre commune, et que ce conflit est surtout préjudiciable à l'Etat qui, par le jeu des conventions, assure le paiement des factures d'une publicité dirigée contre lui.

3° *Garantie de l'intérêt général.*

L'Etat exploitant en régie peut avoir pour principal objectif le seul intérêt général.

Les compagnies, au contraire, le plus souvent n'ont d'autre stimulant que l'augmentation possible des bénéfices, par conséquent l'intérêt bien entendu des actionnaires.

Examinons les divers cas qui se présentent pratiquement dans la situation des compagnies de chemins de fer, et recherchons les circonstances dans lesquelles il y aura, comme conséquence des contrats liant les compagnies à l'Etat, opposition entre l'intérêt général et l'intérêt privé des compagnies.

Remarquons tout d'abord que quand la durée de la garantie d'intérêt s'étend jusqu'en fin de concession — ce qui n'est pas le cas de l'*Ouest* — l'intérêt de la Com-

pagnie est sauvegardé dans tous les cas, alors que l'Etat n'a pour défendre l'intérêt général qu'un droit de contrôle, théoriquement suffisant au point de vue technique, pratiquement réduit au droit d'homologation au point de vue commercial, ce qui est inefficace.

Trois hypothèses peuvent se réaliser :

1^o) Si la compagnie croit se trouver dans l'impossibilité de rembourser un jour la dette qu'elle a contractée envers l'Etat du chef de la garantie d'intérêt, et cela assez longtemps avant l'expiration de la concession, on tombe sous le régime connu sous le nom de régie désintéressée, mais qui n'est une régie réellement désintéressée, que si la question du rachat ne se pose pas. Car, à partir du moment où le rachat devient probable ou possible, et que l'annuité de rachat dépasse le minimum fixé par l'art. 15 de la convention de 1883, l'intérêt immédiat de la compagnie est d'augmenter cette annuité, en obtenant le plus grand produit net possible, ce qui la conduit à des économies abusives dans les dépenses d'exploitation et d'amortissement, et cela, au détriment du service. En même temps pour réduire autant que possible l'augmentation de la dette, et pour montrer que la garantie diminuant de plus en plus, elle pourra se libérer dans l'avenir, la compagnie ajourne les dépenses (1) de travaux complémentaires et les acquisitions de matériel roulant.

(1) Ces déductions théoriques trouvent leur confirmation dans les faits. M. Picard dans son *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 454-455 écrit :
« Plusieurs compagnies, particulièrement celle d'Orléans, ont sensiblement réduit leurs dépenses de 1879 à 1881, les motifs qui paraissent avoir déterminé ce ralentissement temporaire sont la tendance au-rachat

2°) Si la compagnie peut se libérer de sa dette, le régime prévu par les conventions s'applique normalement. Il y a dans cette situation des avantages et des inconvénients à mettre en balance. On peut discuter et choisir entre ce régime et l'exploitation en régie.

manifesté à cette époque par une fraction de la Chambre des députés et l'épuisement des comptes ouverts par les conventions antérieures. »

M. Klotz, dans son rapport, s'exprime ainsi :

« Nous reconnaissons très franchement que, s'il en était autrement, le présent rapport n'aurait pas de raison d'être, que les résultats de l'exercice 1902 sont de nature à modifier nos calculs ; mais avant de rectifier, de mettre au point nos évaluations, il convient d'examiner, sans parti pris, si ces résultats donnent la situation vraie de l'exercice, si, conformément à une pratique suivie chaque fois que la vie convulsive d'une compagnie menaçait de s'éteindre brusquement, les affaires du rachat n'ont pas incité la *Compagnie de l'Ouest* à grossir artificiellement son produit net. » Et plus loin il continuait :

« En résumé, la réduction des dépenses de 1902 et la progression du produit net qui en a été la résultante, proviennent donc, pour la plus grande partie, soit d'une compression excessive et par suite temporaire de certains frais d'exploitation, soit de l'ajournement systématique d'un certain nombre de dépenses qu'il faudra, bon gré mal gré, effectuer dans les prochains exercices. »

Nous citerons enfin un passage du rapport de M. Aimond :

« La conclusion qui s'impose à tout esprit impartial sur ces premières observations, c'est que, à partir de 1902, la compagnie a vécu sur ses propres stocks, n'a fait pour le renouvellement de son matériel que le strict indispensable, qu'elle a économisé sur l'entretien de ses voies, qu'elle a ajourné les grosses réparations et qu'elle a réduit son personnel dans les gares, sur son réseau et dans ses trains dans des proportions telles qu'il ne lui a plus été possible de faire face à l'accroissement du trafic qui s'est manifesté en 1906, comme si son unique souci avait été d'arriver, d'une part, par l'accroissement des recettes brutes (c'est un phénomène commun à toutes les exploitations de chemins de fer de France et d'Europe), et d'autre part par l'abaissement artificiel des dépenses, à un produit net qui lui permit de ne pas faire appel à la garantie d'intérêt.

Il semble que là ait été son principal objectif, car elle comprend à merveille que si les résultats actuels de son exploitation pouvaient être présentés comme étant des résultats normaux, ce serait un argument d'une incontestable valeur pour se défendre contre les partisans du rachat. »

En ce qui concerne les conclusions de M. Aimond nous aurons dans la suite à y apporter quelques correctifs.

C'est avant tout une question de fait et d'espèce. Les deux systèmes peuvent donner des résultats équivalents.

3^o) Supposons enfin que la compagnie soit libérée de sa dette. Tout d'abord elle peut augmenter son dividende; elle peut ensuite, soit l'augmenter encore et arriver au partage des bénéfices, soit abaisser les tarifs et opérer des améliorations dans le service. Si elle adopte cette dernière solution la région desservie est très favorisée, plus qu'elle ne le serait par une exploitation d'Etat, dont les produits seraient plus judicieusement consacrés à des améliorations sur d'autres régions du territoire.

Si la compagnie arrive à partager les bénéfices, cela prouve que l'exploitation est des plus avantageuses, l'Etat peut être porté à la reprendre. On retrouve donc la question du rachat telle que la pose certains adversaires du rachat de l'*Ouest* qui estiment que le rachat n'offre d'intérêt pour l'Etat que s'il s'applique à une compagnie prospère.

C'est dans ce dernier cas et dans le premier que la question de la substitution de l'Etat aux compagnies se pose avec netteté, mais dans des conditions différentes.

Dans la dernière hypothèse l'Etat est en présence d'une opération qui donne des profits, qu'il peut vouloir s'approprier en entier, alors qu'il n'y participe que partiellement. C'est un gain qu'il peut avoir en vue. Par contre le service du chemin de fer est largement assuré.

Dans la première hypothèse au contraire, le service est compromis, les intérêts économiques de la région desservie menacés. S'il n'y a pas de moyens, propres à remédier à cette situation, le rachat s'impose.

B. *Des arguments présentés par les adversaires de l'exploitation.*

Les adversaires du rachat ont présenté divers arguments contre l'exploitation par l'Etat ; on peut citer :

- 1° *L'affaiblissement de l'Etat par les plaintes.*
- 2° *La disparition d'une institution démocratique.*
- 3° *Le Triomphe du collectivisme.*

Nous allons étudier ces différentes questions :

1° *Affaiblissement de l'Etat par les plaintes.*

Cet argument a été soulevé par les adversaires de l'exploitation par l'Etat à plusieurs reprises, or ces inconvénients varient indiscutablement avec l'organisation qui est adoptée pour l'administration du réseau et sont extrêmement réduits avec un système de décentralisation.

2° *Disparition d'une institution démocratique.*

Le deuxième argument invoqué, concerne la répartition des titres, c'est M. Plichon, qui s'écrie. « Ce monde de porteurs de titres de chemins de fer, mais il représente la majorité du pays ! il n'y a pas d'oligarchie financière en matière de chemins de fer : il n'en existe pas ! et M. Neymarck dans un travail des plus intéressants, que vous avez sans doute tous parcouru, a indiqué qu'en ce qui concerne les obligations, elles sont la propriété de porteurs qui ont moins de cent titres ; par conséquent, il n'y a presque pas de porteurs de titres en France ayant

cent obligations, c'est-à-dire 50,000 francs. Il ajoute que le nombre de porteurs de 1 à 10 obligations représente 48 pour 100 du nombre total, c'est-à-dire que la moitié des porteurs de titres de chemins de fer en France ont moins de deux obligations, soit de 4,000 à 5,000 fr. Pour les actions, il nous démontre que 88 pour 100 sont la propriété de porteurs ayant moins de vingt-cinq titres. » (1)

Et M. Beauregard ajoutait : « Je prie la Chambre de ne pas se laisser aller à l'idée qu'en ce moment, ceux qui luttent contre le rachat défendent les intérêts d'une majorité de capitalistes qui auraient en portefeuille des masses considérables de ces précieux titres de chemins de fer. Je tiens à rappeler que les titres des Compagnies de chemins de fer sont en de très nombreuses mains : tout à l'heure, M. Lhopiteau lui-même parlait, si je ne me trompe, de cette poussière de titres, de cet émiettement des titres des Compagnies. Et, en effet, pour les actions la moyenne n'arrive pas à quinze titres ! voyez combien de personnes possèdent un, deux ou trois de ces titres ? Pour les obligations, M. Plichon vous donnait des chiffres : la moyenne est encore plus basse, elle est tout au plus de cinq titres ! » (2).

Toutes ces observations sont exactes. Il convient cependant d'en réduire la portée.

Nous observons tout d'abord que parmi les porteurs de titres les actionnaires seuls ont droit à l'administration des Compagnies et non les obligataires. Or en

(1) *J. Officiel*. — Séance. Chambre des députés, 9 Janvier 1904. P. 55.

(2) *J. Officiel*. — Séance. Chambre des députés, 19 Janvier 1904. P. 64.

1884 les actions représentaient 15,000 millions et les obligations 9 milliards.

Nous remarquons ensuite que tous les actionnaires ne participent pas à la direction de l'entreprise. Ne peuvent assister aux assemblées générales que ceux d'entre eux qui sont porteurs de 20 ou 40 actions. Enfin ne sont administrateurs que les détenteurs de 100 actions au moins.

Cette sélection d'après le nombre d'actions est peut-être une nécessité. Nous n'en disconvenons pas. Nous constatons seulement que la direction des Compagnies est entre les mains de quelques financiers. La question se pose alors de savoir si, pour l'immense majorité des porteurs de titres, il ne serait pas préférable, ou pour le moins indifférent, de se trouver en face d'une administration d'Etat.

3° *Triomphe du collectivisme.*

D'après certains auteurs, le rachat du réseau de l'Ouest serait le signal du rachat général, le premier pas du communisme, et de l'expropriation capitaliste, une expérience du socialisme d'Etat; M. Gustave Lhopiteau l'a ainsi rappelé :

« Messieurs, en abordant ce débat, je voudrais essayer de le dégager de certaines considérations étrangères qui sont largement exploitées par les compagnies menacées et aussi par les journaux qui ont entrepris de prendre leur défense. J'y suis d'autant plus poussé, que tout à l'heure, M. Plichon, dans sa péroraison, a semblé reprendre pour son compte la menace que nous trou-

vons à chaque instant dans les journaux dont je parle. On nous dit : « Mais, prenez garde ! il s'agit de l'expropriation capitaliste » c'est l'expression que j'ai prise, hier même, dans un grand journal du soir, qui nous habitue généralement à traiter plus sérieusement les choses sérieuses.

Oui, on nous dit : « Prenez garde, c'est l'expropriation capitaliste qui commence ; le rachat de l'*Ouest*, et du *Midi*, ce n'est qu'une première étape : quand vous l'aurez franchie, on nous en demandera d'autres » (1).

Nous ferons observer :

1° Que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat existe à l'étranger, dans les pays à forme monarchique dont les gouvernements sont très nettement hostiles aux idées collectivistes.

2° Qu'en France si les socialistes sont partisans du rachat, de nombreux défenseurs de la propriété individuelle le sont également.

D'ailleurs si nous allons au fond des choses, de quoi s'agit-il ? de créer un nouveau monopole, celui de la voie ferrée ? Il s'agit uniquement de savoir si l'on appliquera ou non la clause d'un contrat librement accepté par les deux parties, l'Etat et la *Compagnie de l'Ouest*, et dont les conditions de réalisation ont été précisées, il y a vingt-trois ans, lors de la révision de ce contrat. On oublie qu'un chemin de fer, depuis son origine même, n'est pas une propriété privée, qu'il fait partie du domaine national.

Si l'Etat en abandonne l'exploitation à une société

(1) *Journal Officiel*, Chambre des députés, 19 janvier 1904, p. 57.

privée pour un temps, il n'en reste pas moins le nu propriétaire.

Les compagnies ne sont que des usufruitières. Et encore elles ne sont pas libres d'exploiter à leur guise. Elles sont liées par un cahier des charges où se trouve, comme dans tous les baux, une clause de résiliation. Mais, à la différence des contrats particuliers, où cette clause est le plus souvent au profit du locataire, ici elle est au profit exclusif de l'Etat qui la peut mettre en mouvement quand bon lui semble.

D'après l'article 37 du cahier des charges de 1857, visé dans l'art. 4 de la convention de 1883, le Gouvernement depuis le 1^{er} janvier 1884 a le droit, à toute époque, de résilier son bail et de racheter la concession entière du chemin de fer. Parce que l'Etat, veut user de cette clause, on parle de révolution sociale !

Si l'on présentait un projet tendant à faire entrer l'Etat en possession des usines, des raffineries, des banques, nous comprendrions qu'on parlât d'expropriation, car l'Etat ne pourrait invoquer aucun droit de propriété ; mais, en usant d'un droit de résiliation qui est dans son bail, l'Etat ne fait qu'un acte conservatoire.

Il n'y a donc pas lieu de parler d'expropriation ni de révolution sociale.

SECTION II

Point de vue technique et commercial

A. Arguments présentés par les partisans de l'exploitation de l'Etat.

Parmi les arguments présentés par les partisans de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, nous en retiendrons trois :

- 1° L'amélioration dans l'exploitation technique ;
- 2° La réduction des taxes ;
- 3° La liberté de la batellerie.

I. Amélioration et perfectionnement dans l'exploitation.

Par suite des inventions nouvelles, l'industrie des chemins de fer est destinée à recevoir des améliorations incessantes. Celles-ci motivent de très fortes dépenses ; les compagnies hésitent bien souvent à les engager, guidées par l'intérêt des actionnaires ou par la crainte du rachat.

L'Etat au contraire a plus de liberté pour réaliser ces perfectionnements.

A ce sujet, il n'est pas inutile de rappeler que le réseau de l'Etat français, formé cependant par l'assemblage de lignes mal construites, a une exploitation technique pouvant rivaliser avec celle des meilleures compagnies.

Il faut ajouter encore que l'Etat a pris l'initiative de réformes, qui depuis se sont généralisées : par exemple,

c'est ce réseau qui le premier a créé les billets aller et retour de toute gare à toute gare, à échelle décroissante et à délai gradué ; c'est lui encore qui le premier a admis les voyageurs de troisième classe dans les express ; c'est lui enfin qui a innové le chauffage des wagons de troisième classe. Nous pourrions poursuivre plus loin cette énumération.

Ces faits suffisent, cependant, pour démentir les affirmations de ceux qui prétendent qu'une administration d'Etat des chemins de fer serait plus routinière que celle des compagnies.

II. *Réduction des taxes.*

Examinons maintenant la question de la réduction des taxes. Elle ne se pose pas dans les mêmes termes à l'égard de l'Etat et des compagnies.

En effet, un fait certain c'est que l'abaissement des tarifs entraîne dans un temps plus ou moins éloigné un accroissement de trafic. Cet accroissement par voie de conséquence, nécessite une augmentation des frais d'exploitation. Plusieurs cas peuvent se produire :

a) Les recettes découlant de l'augmentation de trafic ne compenseront pas, d'une part, la perte provenant de la réduction des tarifs, et d'autre part, la perte résultant de l'augmentation des frais.

b) Les recettes, provenant de l'accroissement de la circulation, compenseront exactement la diminution de recettes brutes due à la réduction des tarifs et la perte résultant des nouveaux frais.

c) Les recettes nettes sont en augmentation sur les recettes nettes antérieures à la réduction des tarifs.

Si nous examinons ces trois cas, nous constaterons que le dernier est seul avantageux pour une compagnie : cette seule hypothèse lui permettra de maintenir et d'augmenter son revenu net total et par suite son dividende. Les autres hypothèses lui seront défavorables.

Si l'Etat exploite, au contraire, il sera favorisé dans tous les cas. En effet, l'Etat est le défenseur des intérêts généraux, or, la réduction des tarifs amènera d'une façon certaine une augmentation de circulation ; la vie commerciale et industrielle sera favorisée : les consommateurs eux-mêmes seront plus satisfaits. L'Etat aura déjà trouvé un bénéfice en admettant même que ses ressources financières ne soient pas augmentées. Mais si l'on examine maintenant le côté financier, on constate que l'Etat touche des revenus, non seulement de ses chemins de fer, mais de diverses sources, telle que les impôts ; or l'augmentation de trafic, de la circulation, des richesses accroîtra nécessairement, le rendement des impôts et des perceptions diverses : l'Etat aura donc un bénéfice financier. En dernier lieu, il faut ajouter que l'Etat percevra un bénéfice de l'exploitation même de ses chemins de fer par suite de la réduction des taxes : ce fait s'est produit sur le réseau d'Etat français après les réductions de tarifs. En ce qui concerne les autres améliorations du service : augmentation du nombre et de la vitesse des trains, du confort, du matériel, la question doit être envisagée de la même façon.

Nous concluons donc aux avantages de l'exploitation de l'Etat qui n'hésitera pas, le cas échéant, à réduire ses taxes et améliorer le service, comptant sur des bénéfices certains — directs ou indirects.

III. *Liberté de la Batellerie*

Les compagnies de chemins de fer, désirant s'assurer le monopole des transports, ont toujours lutté contre les transporteurs par eau. Elles se sont opposées à la création de nouvelles voies fluviales. Avec celles qui existaient, elles ont entrepris une guerre de tarifs ; or, les voies fluviales sont utiles au commerce et à l'industrie indiscutablement. M. Bourrat s'est plaint de cet état de choses à la séance du 18 janvier 1904 : « Ce dont nous nous plaignons, disait-il, c'est que justement les compagnies font ce qu'elles peuvent pour ruiner la batellerie. Nous voudrions, au contraire, que la batellerie fût l'auxiliaire des chemins de fer, qu'on lui laissât le transport des matières lourdes et des matières pondéreuses, celles qui ont un grand poids sous un petit volume, et que l'on réservât aux chemins de fer le transport des objets manufacturés qui exigent soins et célérité. »

Sans doute la batellerie trouve une sauvegarde partielle dans le droit d'homologation des tarifs de chemins de fer. Sans cela, la lutte entreprise par les compagnies contre les transporteurs par eau serait terminée depuis longtemps, au seul profit des premières et au plus grand détriment du public.

Car il faut bien remarquer que si le transport par eau présente souvent des inconvénients, il offre des avantages tenant surtout à l'insignifiance des frais généraux qui le grèvent ; M. Charguéraud, au ix^e congrès international de navigation, tenu à Düsseldorf en

1902 a déterminé comme suit les éléments du prix de revient pour chacune des deux industries concurrentes.

	<i>Canal</i>	<i>Voie ferrée</i>
Dépenses de construction par kilom.	253,400	379,000
Dépenses d'entretien et d'administration par kilomètre.	1,700	6,250
Prix des véhicules pour un chargement de 300 tonnes.	12,500	100,000
Energie nécessaire pour le transport de ce chargement à 100 kilomètres.	100 à 200	650 à 700
	<i>Chevaux-heures</i>	
Vitesse de marche correspondante à cette puissance	2.4.700	30 kil.
Nombre de kilomètres courus dans l'année par un même véhicule . .	2,500	15,600
Nombre d'heures de marche effectuées dans l'année	920	520

Les avantages de la batellerie, au point de vue de la réduction des frais généraux, expliquent les différences de tarifs que l'on constate pour le transport d'une même marchandise sur un même réseau, et parfois certaine réduction de tarifs sur les lignes concurrencées par des voies d'eau, réduction telle que la Compagnie n'hésite pas à transporter à perte (1).

(1) Quelques exemples empruntés à M. P. Léon (*Fleuves, Canaux, Chemins de fer*, p. 223-225) montrent le bien-fondé de ces affirmations.

« Sur le réseau de l'Ouest, les vins coûtent 0 fr. 035 par tonne et par kilomètre, du Havre à Paris, mais 0 fr. 052 du Havre à Rennes.

Les prix s'abaissent aussitôt qu'on entre dans la région desservie par la Seine. De même le transport des blés s'abaissera sur la ligne du Havre à Paris à 0 fr. 038, alors que la moyenne sur le réseau est de 0 fr. 047.

Sur le réseau du Midi, les seuls tarifs réduits sont pratiqués sur la

Elle ne court pas grand danger à cela. L'Etat lui garantit un dividende minimum. Les finances publiques combleront le déficit momentané.

Pareille situation se produirait-elle si l'Etat était substitué aux compagnies ? Nous ne le croyons pas.

B. Critiques des adversaires de l'exploitation de l'Etat.

C'est surtout au point de vue technique et commercial que les partisans des compagnies adressent les plus vives critiques à l'exploitation des chemins de fer en régie.

La plupart de ces critiques découlent de cette idée que l'Etat est un mauvais industriel et commerçant. Les objections présentées par les adversaires du rachat sont les suivantes :

1° Tarification défectueuse ;

ligne de Bordeaux à Cette, concurrencée par le canal du Midi. On paiera pour une même marchandise 10 fr. 05 de Narbonne à Bordeaux, 429 kilomètres, et 7 fr. de Narbonne à Elne, 58 kilomètres. »

« Un exemple typique a été fourni par les tarifs de guerre que la compagnie P.-L.-M. a essayé d'établir pour ruiner le port de Roanne, auquel elle avait été obligée de raccorder ses voies. Le 2 avril 1900, elle obtenait l'homologation provisoire d'un prix ferme pour les eaux minérales de Saint-Galmier, Vals, Couzon, des sources à Paris. Le transport en vrac des eaux de Saint-Galmier et Vals par chemin de fer coûtait pour Paris 24 fr. 30 et 31 fr. 40. L'avantage était resté au transport mixte qui coûtait 15 fr. 10 et 26 fr. 60 (Saint-Galmier à Roanne 5 fr. 10, Vals à Roanne 16 fr. 60, Roanne à Paris, par eau, 10 fr.) La batellerie offrait une économie de 30 à 60 %. La Compagnie, pour ruiner le trafic de Roanne, propose les prix fermes de 15 à 20 fr. Le trajet Saint-Galmier-Paris (482 kilomètres) était moins coûteux que le trajet Vals Roanne (231 kilomètres) aux anciens prix. Le transport de l'eau minérale revenait à 0 fr. 029 la tonne kilométrique, prix inférieur de 2 centimes à celui de la houille de Saint-Etienne à Lyon. On touchait à l'absurde. Mais il s'agissait d'enlever à la navigation 30,000 tonnes et 300,000 fr. d'affaires. L'homologation provisoire fut retirée le 24 juillet 1901. »

2° Abus dans l'exploitation des lignes sans importance ;

3° Mauvaise exploitation des monopoles d'Etat ;

4° Difficultés des relations du public avec l'administration ;

5° Abus du fonctionnarisme.

I. Tarification défectueuse :

1° Si l'Etat exploite ses chemins de fer, prétendent les adversaires du rachat, les taxes varieront suivant les besoins du Gouvernement, entraînant un trouble profond dans les affaires industrielles et commerciales.

A cet argument, on a répondu que la lenteur des pouvoirs publics était une garantie contre les mesures irréfléchies, qu'actuellement l'Etat pouvait toujours agir sur les taxes des compagnies, par l'addition de nouveaux impôts, et que, les compagnies avaient elles-mêmes modifié les taxes : par conséquent cet inconvénient, s'il existait, ne serait donc pas spécial au réseau d'Etat ;

2° Les adversaires de l'exploitation par l'Etat paraissent craindre soit un régime de faveur individuelle, soit des abaissements généraux inconsidérés, ou au contraire des relèvements abusifs prenant un caractère de fiscalité.

Quant aux tarifs de faveur qui se manifestent surtout sous forme de prix fermes, ils sont à peu près inconciliables avec la tarification des réseaux de l'Etat qui présente un caractère de simplicité et de généralité qu'on est loin de trouver dans la tarification des compagnies de chemins de fer, particulièrement des compagnies

françaises. C'est pour ainsi dire une conséquence du régime, et il impossible, après une expérience de plus de trente ans, faite en France par l'Etat, sur son réseau, de trouver le moindre abus de ce genre dans la tarification employée.

Quant aux abaisséments généraux, entraînant de fortes diminutions de recettes, le contrôle budgétaire du Parlement suffirait à les prévenir, si par impossible l'administration du réseau manquait à cet égard de la prudence nécessaire. Il en est de même pour les relèvements.

En réalité, il n'y a pas à redouter les uns plus que les autres, et la vérité est, qu'un réseau d'Etat sous le contrôle des pouvoirs publics et dans la juste limite de ses possibilités financières, est naturellement porté à adapter sa tarification aux besoins des intérêts généraux de la région qu'il dessert, et c'est là une des principales considérations qui ont amené certains pays à reprendre l'exploitation de leurs chemins de fer ;

3° Reste enfin une dernière critique : les tarifs de l'Etat manqueront de souplesse.

« Les conditions économiques, disait M. Sciama dans un rapport à la Chambre de commerce de Paris, des diverses régions de la France sont essentiellement différentes : tel département, privé de charbon doit pouvoir le tirer à bas prix du lieu d'origine. De même tel autre pour le fer, la laine, etc. Il faut que les tarifs des chemins de fer se plient à ces exigences ; les uniformiser de façon que la situation des régions les moins favorisées ne soit pas compromise, c'est imposer une tarification ruineuse pour les chemins de fer. Maintenir

la base à un taux rémunérateur et l'appliquer uniformément, c'est ruiner l'industrie de ces régions. Ceux qui reprochent aux compagnies la variété de leurs tarifs et la diversité de leur traitement méconnaissent une loi essentielle de la vie industrielle, et si l'Etat voulait tenter cette dangereuse expérience, il en serait sévèrement et rapidement convaincu. (1) »

Cette observation est très exacte. Nous croyons en effet que de par la nature des choses, la tarification d'un réseau d'Etat présentera moins de souplesse que celle d'une compagnie, libre d'établir ses tarifs.

Il ne faut pas d'ailleurs exagérer la critique, car si la multiplicité des taxes et leur variabilité d'un lieu à un autre, présentent des avantages, elles offrent aussi de graves inconvénients. Les tarifs deviennent si compliqués qu'il est impossible aux particuliers de s'y reconnaître, et que dès lors ils sont obligés de s'en remettre soit aux appréciations des compagnies qui ne leur sont pas toujours avantageuses, soit à des agents payés par eux pour contrôler les taxes perçues par les compagnies.

M. Colson, dans son livre sur les Transports, comparant l'exploitation par l'Etat ou par les compagnies au point de vue des tarifs conclut en ces termes : (2)

« Dans un service de chemins de fer, il faut à la fois apporter la souplesse indispensable pour répondre aux nécessités commerciales, et éviter toute faveur arbitraire, toute inégalité appliquée à des situations analogues. Une administration d'Etat tend naturellement à verser du côté de l'uniformité, et une compagnie à abuser des

(1) *Bulletin de la Chambre de commerce*, Paris, 17 février 1900 p. 157.

(2) COLSON. *Transports et tarifs*, p. 664 et 665.

régimes spéciaux. Dans les tarifs l'une aura peut-être trop de tendance à abuser des prix fermes, l'autre trop de répugnance à en accorder là où ils seraient utiles.

Entre ces deux sortes d'inconvénients on peut hésiter, car s'il est désirable que les considérations financières ne nuisent pas au service public, il est bon aussi que celui-ci ne se traduise pas par des charges budgétaires inutiles.

Ainsi les raisons pour ou contre l'exploitation des chemins de fer par l'Etat se balancent assez bien. •

II. — *Abus dans l'exploitation des lignes à faible trafic.*

La crainte d'abus en ce qui concerne le nombre de trains sur les lignes sans importance est chimérique.

L'expérience l'a montré comme pour les tarifs, et d'ailleurs si la tarification est contrôlée par les recettes, le service des trains l'est encore davantage par les dépenses, qui sont constamment surveillées sur un réseau d'Etat, d'une façon au moins aussi étroite que sur un réseau privé.

III. — *Mauvaise exploitation des monopoles d'Etat.*

Les adversaires du rachat ont objecté que les monopoles de l'Etat n'étaient pas florissants : on a cité les allumettes, les tabacs, etc. Or ces diverses industries n'ont pas de ressemblance, car les monopoles ont un but fiscal. M. Picard l'indique dans son traité en ces termes :

« Nous n'avons pas à nous arrêter à cet argument. Il est indéniable que l'exploitation des monopoles des

tabacs, de celui des poudres et salpêtres, de celui des postes et télégraphes n'a rien de commun avec l'exploitation des chemins de fer et doit rester en dehors du débat sur lequel elle ne peut jeter aucune lumière. »

D'ailleurs pourquoi aller chercher si loin des termes de comparaison ? L'Etat français exploite un réseau de voies ferrées ; certains états étrangers également. Quels sont les résultats obtenus ? Nous ne pouvons pas entrer dans le détail des faits ; nous devons nous borner à citer l'opinion d'hommes de science particulièrement compétents, dont l'impartialité est hors de doute :

Pour le réseau français, c'est M. Colson (1) qui dans son livre « les Chemins de fer et le budget » déclare :

« En fait, tous ceux qui ont suivi de près la gestion de l'administration des chemins de l'Etat, depuis qu'elle est sortie de la période des tâtonnements, reconnaissent qu'au point de vue des dépenses, cette gestion ne le cède en rien comme habileté et comme économie à celle des grandes Compagnies. »

C'est ensuite M. Cauwès (*Cours d'Economie politique*, tome III, page 202).

« Si l'on veut de plus brillants résultats, c'est sur un terrain plus étendu et plus favorable qu'il faut placer l'exploitation d'Etat ; mais on est en droit de dire que sur celui où son action a été jusqu'ici confinée elle a donné à peu près tout ce qu'on pouvait attendre de son initiative pour le progrès et de sa valeur pratique. »

L'opinion de M. Picard est à peu près la même (*Traité des chemins de fer*, tome I, page 639).

(1) COLSON. *Les Chemins de fer et le Budget*, n° 175.

Enfin, M. Berthélemy conclut en ces termes dans son *Cours de droit administratif* :

« Cet essai (exploitation du réseau de l'Etat) laisse entier les arguments favorables au rachat qui se peuvent tirer des avantages de l'unité du régime des chemins de fer sur l'ensemble du territoire. »

Pour les Chemins de fer allemands, M. Adolphe Wagner écrit dans sa troisième édition de sa *Finanzwissenschaft* :

« Je peux constater avec satisfaction que ces vues, depuis 1873, se sont de plus en plus répandues, et que, ainsi qu'il arrive si souvent dans les questions économiques, elles sont dès aujourd'hui considérées à peu près comme étant « de toute évidence » même par des adversaires de principe d'autrefois. Le revirement dans le sens de l'exploitation par l'Etat est très remarquable, surtout dans l'opinion publique et chez beaucoup de leaders de l'« école libérale allemande ». L'histoire marche vite à notre époque : ce qui, de 1850 à 1870, n'était guère que l'opinion de quelques « théoriciens » (R. von Mohl, Knies), est devenu dès aujourd'hui, dans la question des chemins de fer, la conviction commune de la nation (1) ».

Plus tard, en 1899, dans le *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, M. A. v. d. Leyen écrivait : « Les chemins de fer de l'État, en Prusse, forment un réseau bien organisé, traversant l'ensemble du pays, administré, sous la conduite supérieure du ministre des Travaux Publics, par 21 directions régionales, et dont l'exploit-

(1) Adolphe Wagner, *Finanzwissenschaft*, 3^e édition, 1^{re} partie, t. I, p. 661.

tation a donné les plus beaux résultats. On rend universellement hommage à ces résultats, ainsi que le prouve, entre autres faits, l'action exercée par la politique prussienne en matière de chemins de fer sur presque tous les Etats européens (2) ».

Nous citerons enfin un article de M. von Heckel, intitulé : *Administration des chemins de fer et politique financière en Prusse*, et qui parut en 1902 dans les *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, de Conrad. L'article commence par ces considérations :

« L'époque où l'économie politique libérale et individualiste, en Allemagne, enseignait que l'Etat n'est pas apte à exploiter des entreprises économiques peut être considérée comme dépassée depuis un quart de siècle. Il y a longtemps que les faits de la vie réelle ont réfuté la doctrine de l'École d'après laquelle toute collectivité est une mauvaise administratrice pour les affaires purement économiques. On disait : Il faut confier les entreprises industrielles à l'initiative privée et à la libre concurrence, et non à la pesante administration de l'État, dominée par un esprit bureaucratique étroit, et dont les organes ne sont pas dirigés dans leurs actions par la loi naturelle de l'intérêt personnel. Depuis longtemps, du moins chez nous, en Allemagne, même les épigones de l'école libérale autrefois puissante se sont inclinés devant la toute-puissance des faits (1). ».

(2) Article *Eisenbahnen (Eisenbahnpolitik)*, page 543.

(1) Prof. Dr. M. v. Heckel, *Eisenbahnverwaltung und Finanzpolitik in Preussen*, dans les *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 1902, II, p. 75.

IV. *Difficultés des relations du public avec l'administration*

On a également fait valoir à l'encontre de l'exploitation d'Etat, la difficulté des relations du public avec l'Administration ; nous nous bornerons à faire remarquer que ces craintes n'ont jamais été formulées qu'en dehors de la région du réseau d'Etat, et qu'à maintes reprises, les commerçants, les industriels et les agriculteurs en relations avec le réseau d'Etat, ont rendu pleinement justice au personnel. Les agents seraient bien surpris de se voir qualifiés de fonctionnaires et d'être trouvés si différents de leurs voisins de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi. Quant aux litiges avec les clients, ce n'est également qu'en dehors du réseau qu'on peut entretenir des légendes sur la difficulté à se faire rendre justice et nier la facilité avec laquelle l'accord s'établit le plus souvent entre l'administration et ses clients. Les règles de compétence sont exactement les mêmes pour les chemins de fer de l'Etat que pour les Compagnies, et cette situation, qui résulte en partie de la jurisprudence, est formellement consacrée dans la proposition d'organisation du réseau présentée par le Gouvernement.

On ne peut pas soutenir davantage que l'Administration des chemins de fer de l'Etat n'examine pas avec toute l'attention voulue et avec le désir d'y donner satisfaction, toutes les demandes qui lui sont adressées, tant en ce qui concerne les modifications de tarifs qu'en ce qui est relatif à l'exécution du service. L'initiative

qu'elle a toujours prise, dans la mesure où les conventions de 1883 et les arrangements de 1886 lui en ont laissé la liberté, a été constatée à maintes reprises dans les rapports parlementaires sur son budget.

V. *Abus du fonctionnarisme*

On a beaucoup parlé des ingérences politiques qui s'exerceraient, en cas de substitution de l'Etat à une compagnie privée, particulièrement en ce qui concerne la nomination et l'avancement du personnel.

Or, que se passe-t-il à ce point de vue sur le réseau de l'Etat Français ?

M. Beaughey déclare devant la commission sénatoriale des travaux publics :

« Aux termes de nos ordres généraux, le recrutement du personnel se fait, en dehors des agents relativement peu nombreux, détachés des administrations publiques, exclusivement dans les emplois de début qui sont ceux d'homme d'équipe, de facteur, facteur-enregistreur, poseur, nettoyeur (traitements de 900 à 1.350 francs), et d'aspirant.

Les emplois d'aspirant (traitements de 1.800 à 2.100 francs) sont exclusivement attribués aux anciens élèves des grandes écoles, aux licenciés et docteurs ès sciences, ès lettres ou en droit.

La plupart des emplois de début sont réservés par la loi aux anciens militaires ; ce n'est qu'à défaut de candidats militaires que les agents sont recrutés directement, exclusivement dans ces emplois, suivant leurs aptitudes et les besoins du service.

Les ouvriers des ateliers sont recrutés de même suivant leur profession.

Une fois admis, agents et ouvriers sont inscrits sur les tableaux d'avancement (ancienneté, choix, concours pour emploi supérieur). Ces tableaux sont préparés par des commissions régionales, dont le travail est contrôlé par une commission d'avancement comprenant tous les chefs de service, et sont arrêtés par le directeur ; ils sont imprimés et à la disposition de tout le personnel.

L'avancement se fait en suivant rigoureusement ces tableaux : toute infraction à ces règles qui sont fixées par des ordres généraux faisant partie du contrat de travail, est impossible, d'abord parce qu'elle serait immédiatement connue du personnel, ensuite parce qu'elle pourrait être attaquée par les agents qui se trouveraient lésés en vertu de la loi Lhopiteau du 21 mars 1905, aux termes de laquelle les difficultés qui peuvent naître entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et ses agents à l'occasion du contrat de travail sont du ressort des tribunaux civils.

Il y a là, à la fois pour le personnel et l'administration, des garanties d'impartialité et d'indépendance qui n'existent dans aucune compagnie de chemins de fer, et, en fait depuis plusieurs années aucune nomination, aucun avancement n'ont eu lieu en dehors de l'application stricte de nos ordres généraux. »

Il est certain que les employés du réseau de l'Etat, agrandi de celui de l'Ouest, seraient soumis au même régime.

En terminant cette section, nous pouvons donc conclure que l'administration de l'Etat peut donner lieu à des critiques. Elle n'est pas parfaite, cela est certain. Mais l'administration des grandes compagnies est-elle supérieure ? Toute société anonyme ne souffre-t-elle pas aussi de la lourdeur bureaucratique, du gaspillage, du parasitisme et du népotisme ?

Comme on (1) l'a très justement remarqué : « Si les Economistes voulaient bien faire le procès des grandes Compagnies de transports, et constituer un dossier des abus qu'elles commettent vis-à-vis du public, en y apportant la même perspicacité, la même rigueur et le même entrain qu'à leur critique des exploitations d'Etat, il est probable que l'administration des compagnies n'y résisterait pas mieux que celle de l'Etat. Les défauts se révéleraient à peu près les mêmes, parce qu'ils tiennent aux imperfections et aux erreurs des hommes appelés à diriger ces grands mécanismes impersonnels. »

Nous devons maintenant comparer la gestion de l'Etat à celle des compagnies au point de vue financier.

(1) BOURGUIN. *Les Systèmes socialistes* p. 382. 383

SECTION III

Point de vue financier

A. Arguments présentés en faveur de l'exploitation par l'Etat.

Les arguments en faveur du rachat au point de vue financier sont les suivants :

- 1° Conditions onéreuses des concessions nouvelles ;
- 2° Dépenses faites pour les voies navigables ;
- 3° Augmentation des charges provenant des dividendes excessifs et absence de participation à la plus-value des recettes.
- 4° Diminution des frais par l'unité de direction.

I. Conditions onéreuses des concessions nouvelles.

Le système des concessions aux compagnies de chemins de fer met l'Etat à la discrétion de ces compagnies pour la construction des nouvelles lignes ; les lignes, en effet, que l'on construit actuellement sont nécessairement des lignes d'intérêt secondaire ; or, ces lignes secondaires ne peuvent vivre isolément ; il faut les rattacher à des lignes principales, mais l'Etat ne peut construire d'autres grandes artères car ce serait désastreux : il reste donc la dernière solution : adjoindre ces nouvelles lignes aux réseaux déjà existants et contribuer à la construction pour une quote-part, excessive par suite des exigences des compagnies.

II. *Dépenses faites pour les voies navigables.*

Par suite de l'initiative et de l'indépendance relative des compagnies de chemins de fer, en matière de tarification, l'Etat a dû entreprendre de nombreux travaux sur les voies navigables pour occasionner par voie de contre-coup des réductions sur les tarifs des chemins de fer.

L'Etat, exploitant le réseau ferré, n'avait qu'à réduire les tarifs et il aurait ainsi évité ces grands travaux frustatoires : on a répondu, il est vrai, que ces travaux avaient produit sur les voies navigables un prix de transport excessivement bas, auquel les voies ferrées ne pouvaient arriver. Mais nous devons remarquer que ce résultat ne s'applique qu'à un petit nombre de voies navigables ; l'exploitation par l'Etat était bien la solution à désirer, car en pratique il est difficile d'accorder aux compagnies des subventions destinées à la diminution des tarifs.

III. *Plus-value des recettes. Dividendes excessifs des actionnaires.*

L'Etat en exploitant obtenait pour son compte les plus-values des recettes, plus-values qui ont augmenté les dividendes des actionnaires. Pendant les années 1881, 1882, 1883, 1884 et 1885, après la déduction des impôts, la rémunération du capital a été de 10 % en moyenne par compagnie or lorsque le capital a été réalisé le taux était de 5 %. On peut dire, il est vrai, que l'intérêt est rétrospectif, les actionnaires actuels ont

payé leurs actions à des cours plus élevés : cependant nous pouvons ajouter que dans l'avenir, des dividendes peuvent être augmentés, même ceux de l'*Ouest*. Avec l'exploitation par l'Etat la plus-value des recettes serait pour l'Etat et non pour les actionnaires.

IV. *Diminution des frais par l'unité de direction.*

Nous ne nous arrêterons pas sur cet argument qu'il suffit d'énoncer pour en comprendre sa valeur.

B. *Critiques dirigées contre l'exploitation par l'Etat.*

Contre l'exploitation par l'Etat on a soulevé les objections suivantes :

- 1° Impossibilité d'équilibrer le budget ;
- 2° Prix élevé de l'exploitation de l'Etat ;
- 3° Augmentation des charges provenant du développement des services ainsi que des lois sur le travail et sur les retraites ;
- 4° Perte des impôts sur les actions et obligations ;
- 5° Absence d'amortissement ;
- 6° Influence sur la rente et le crédit de l'Etat.

I. *Impossibilité d'équilibrer le budget.*

Il n'est pas possible, dit-on, de prévoir les résultats d'une exploitation industrielle et de connaître le chiffre des dépenses et des recettes : de là un inconvénient qui consiste dans l'impossibilité d'équilibrer le budget ; d'autre part, cet inconvénient est d'autant plus important, que l'exploitation est plus vaste, ce qui est le cas avec l'exploitation des chemins de fer. Nous remar-

querons dès maintenant que cet inconvénient existe déjà à l'heure actuelle ; en effet, les compagnies ont une influence sur le budget par le chiffre de leurs recettes, lorsque ces compagnies se trouvent soit dans la période de garantie, soit dans la période de remboursement, soit même dans la période de partage des bénéfices. « J'ai démontré tout à l'heure à la Chambre, disait M. Bourrat, qu'il ne saurait y avoir d'incertitude à cet égard, puisque lorsque les compagnies n'ont pas des produits nets suffisants pour faire face à toutes leurs dépenses, elles viennent régulièrement s'adresser à l'Etat. Votre budget le jour où vous exploiterez vous-mêmes directement ne sera donc ni plus incertain ni plus obéré qu'aujourd'hui. En effet, M. le Ministre des finances, en déposant son projet du budget 1905 je suppose dans deux mois, ne pourra pas nous dire d'une façon précise quelle somme sera nécessaire pour faire face aux garanties d'intérêts. Vous ne pourrez donc pas arrêter votre budget *ne varietur*, M. le Ministre des finances, et c'est l'exploitation des réseaux par les compagnies qui est une des causes de l'impossibilité où vous êtes de prévoir exactement la somme qu'il vous faudra à la fin de l'année pour parfaire les insuffisances d'exploitation. » (1)

D'ailleurs, les prévisions budgétaires comportent toujours de l'aléa, les chemins de fer ne constituent pas une exception ; cette incertitude est d'autant plus importante que les impôts de consommation sont en plus grand nombre ; il y a donc là, en résumé, un

(1) *Officiel*, Chambre des Députés, 18 janvier 1904. Page 43.

élément d'incertitude qui existe déjà à l'heure actuelle en ce qui concerne les chemins de fer et qui n'est pas seul à exister.

II. *Prix élevé de l'exploitation par l'Etat.*

On a souvent cherché à indiquer par une formule le rapport existant sur les chemins de fer entre la dépense d'une part, et la recette de l'autre. On appelle coefficient d'exploitation le rapport de la dépense et de la recette.

Tous les adversaires du rachat de l'*Ouest*, s'appuyant sur ce que le coefficient d'exploitation du réseau de l'*Etat* est de 72,32 %, tandis que celui de l'*Ouest* est tombé aux environs de 55 %, ont prétendu que l'*Etat* exploitait mal et plus cher que les compagnies.

Nous empruntons la réponse à M. Berthélemy :

« Il est vain de comparer le coefficient d'exploitation des chemins de fer de l'*Etat* à ceux des compagnies. Les coefficients d'exploitation varient évidemment avec la nature et l'importance du trafic. Les coefficients, sont, à cet égard, en raison inverse des quantités de ses transports. Sur un tronçon de ligne où l'on effectue pour 100.000 francs de transport par kilomètre, on dépense proportionnellement beaucoup moins que sur un tronçon dont le roulement est de 5.000 francs puisqu'une très grosse part des frais généraux est constante. Si l'on prend la peine de classer sur l'ensemble des lignes les tronçons de rendement à peu près égal et de comparer ainsi les coefficients d'exploitation de lignes ayant approximativement les mêmes recettes, on constate que les coeffi-

cients d'exploitation de l'Etat et ceux des compagnies sont sensiblement égaux.

« Les compagnies ont toutes un grand nombre de kilomètres à rendement supérieur à 100.000 francs par kilomètre. Le P.-L.-M. en a 1.421, le Nord 794, l'Ouest 425, l'Orléans 587.

« Si on excepte 19, dont le rendement est de 61.000 francs, le réseau de l'Etat n'a, sur aucun point, un rendement kilométrique supérieur à 49.000 francs.

« Inversement, c'est sur le réseau de l'Etat que nous trouvons le plus grand nombre de kilomètres à rendement faible, c'est-à-dire fonctionnant à perte. »

A l'appui de ces observations nous indiquons, dans le tableau ci-dessous, le parcours moyen des transports et le pourcentage des matières pondéreuses tel qu'il résulte des statistiques officielles.

COMPAGNIES	PARCOURS moyen	POURCENTAGE des matières pondéreuses
	kil. m.	
Nord	104 5	67 02
Est.	117 3	51 74
Ouest.	117 4	37 82
Orléans	171	52 21
P.-L.-M	198 2	41 43
Midi	140 8	33 54
Etat	112 5	32 45

M. Colson, dans son livre *Transports par chemins de fer*, exprime la même idée que M. Berthélemy.

« Il est évident, écrit-il, qu'une même recette répond à une dépense plus forte si elle est donnée par des

transports nombreux effectués à bas prix, que si elle est fournie par un petit nombre de transports taxés fort chers. »

En ce qui concerne le réseau de l'*Ouest*, il est bon de faire un rapprochement. Les tarifs de ce réseau sont dans l'ensemble supérieurs d'environ 10 % à ceux du réseau de l'Etat. Or, remarque M. Beaughey : « Si on les appliquait aux transports effectués sur ce dernier, la recette serait augmentée d'un dixième, et le coefficient d'exploitation (rapport de la dépense à la recette) qui est de 0,72 tomberait à 0,65. Mais la recette kilométrique de l'*Ouest* est de 33.957 francs, alors que celle du réseau d'Etat est de 18.457 francs (chiffres de 1905), et si on remarque que pour des lignes prises dans le même réseau, c'est-à-dire avec les mêmes tarifs et un régime comparable, le coefficient d'exploitation est de 6 à 10 % moindre sur les lignes faisant 33.000 francs que sur celles faisant 18.000 fr., on voit que le coefficient 0,65 serait ramené vraisemblablement à un chiffre voisin de celui de l'*Ouest* (0,56) si la recette kilométrique du réseau d'Etat était la même que celle de l'*Ouest*.

« Il n'y a d'ailleurs aucune raison pour que des dépenses en matière de fournitures de toute nature, dans les mêmes conditions, soient plus élevées sur un réseau d'Etat que sur un réseau privé, et il y en a même en sens inverse, les opérations du premier étant beaucoup plus sévèrement contrôlées. Quant aux dépenses de personnel elles sont comparables, comme le montre bien ce fait que tantôt les Compagnies prétendent que le régime d'Etat amène des

abus dans les traitements ou salaires des agents et ouvriers et que tantôt elles font valoir au contraire que leurs propres agents et ouvriers sont mieux traités que ceux de l'Etat. Par contre, un réseau d'Etat comporte incontestablement des frais d'administration centrale moins élevés.

« Je tiens en second lieu à faire remarquer que ce qui compte pour un réseau, ce n'est pas le coefficient d'exploitation, c'est le produit net, ou plus exactement l'excédent des recettes sur les dépenses et les charges d'établissement, et que si on augmente ce produit, peu importe qu'il y ait augmentation du coefficient d'exploitation. Quant un industriel réalise un bénéfice annuel de 100.000 francs, représentant en moyenne 20 % de l'ensemble de ses opérations, il ne craindra pas de voir cette moyenne tomber à 10 % s'il développe assez ses affaires pour que son bénéfice annuel remonte à 120 ou 150.000 francs. De même un réseau de chemins de fer en abaissant ses tarifs s'expose à voir son coefficient d'exploitation augmenter ; mais si, en définitive, son produit net augmente, il n'y trouve que des avantages, et il aura de plus favorisé le développement général de la région qu'il dessert. Rien ne prouve donc que tout en ayant des coefficients d'exploitation plus élevés que ceux de nos grandes Compagnies, les réseaux d'Etat étrangers ne soient pas aussi bien exploités, aussi prospères, tout en concourant peut-être plus efficacement au développement du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. Et si les tarifs du réseau d'Etat n'avaient pas été aussi bas, son coefficient d'exploitation aurait été

notablement moins élevé, mais son produit net, qui a augmenté de 250 % (de 1884 à 1905), alors que pendant la même période celui des Compagnies n'augmentait que de 55 %, n'aurait peut-être suivi qu'une progression beaucoup plus lente ».

III. *Augmentation des charges provenant du développement des services ainsi que des lois sur le travail et sur les retraites.*

Le gouvernement, assurant l'exploitation des chemins de fer, recevra de nombreuses demandes concernant l'augmentation du service et, notamment, l'accroissement du nombre des trains : ce danger qui existe, pourra être atténué par un régime de décentralisation. En ce qui concerne les charges qui vont résulter des nouvelles conditions de travail, des lois sur les retraites, l'Etat ne supportera que les charges que les compagnies auraient supportées. — Ces charges sont donc indépendantes d'abord du rachat et en outre de l'exploitation du réseau par l'Etat.

IV. *Perte des impôts.*

Avec l'exploitation de l'Etat certains impôts vont disparaître, notamment les droits de timbre, droits de transmission, impôts sur le revenu ; remarquons qu'en cas de rachat les titres de la compagnie subsisteront.

V. *Absence d'amortissement.*

M. Rouvier en 1904 disait à la Chambre au sujet de l'amortissement :

« Cette confusion des finances publiques et des industries d'Etat présente de multiples inconvénients : il faut que l'Etat Pouvoir, fasse réellement les amortissements que l'Etat industriel indique dans ses comptes. Mais le Ministre des finances, si énergique soit-il, sera amené à abandonner une partie de l'amortissement quand il s'agira de combler un déficit budgétaire et quand même il voudrait, pour sa part, satisfaire à ses engagements, le Parlement lui forcera la main au moment d'un déficit, et diminuera le crédit destiné à l'amortissement, plutôt que de créer des ressources nouvelles. (1) » Et plus loin en parlant des conventions de 1883, il ajoutait : « Eussiez-vous pu en contractant ces emprunts — 3 milliards, amortir 1.850 millions, des voix nombreuses ne se seraient-elles pas levées pour demander l'arrêt de cet amortissement ? Certains les auraient peut-être écoutées. Je ne veux pas m'attribuer un rigorisme supérieur à celui de mes collègues : j'aurais peut-être été de ceux qui auraient dit : Pourquoi emprunter 3 milliards, tandis que nous amortissons 1,850,000,000. Pourquoi ne pas me borner à n'emprunter que la différence ?

Ces résultats ont été obtenus parce que l'Etat était à l'abri des tentations mauvaises, qu'il pouvait avoir, de porter la main sur l'amortissement ; parce qu'il était muni d'un système d'emprunt qui ne le mettait pas face à face avec le prêteur et qui instituait entre lui et le marché financier, ces êtres normaux si décriés, qu'on appelle les compagnies de chemins de fer. (2) »

(1) *Journal officiel*. Chambre des députés, 26 janvier 1904, p. 137, 138.

(2) *Journal officiel*. Séance 26 janvier 1904, p. 140.

M. Rouvier déclare donc que l'Etat ne peut assurer l'amortissement de la dette des chemins de fer ; or si nous examinons la Suisse, nous voyons que la dette des chemins de fer fédéraux est soumise à un amortissement régulier ; l'extinction de la dette a été prévue en soixante ans par la loi organique des chemins de fer fédéraux suisses. D'ailleurs, en France même, l'Etat amortit ; une fraction de la dette s'amortit automatiquement, c'est le 3 % amortissable.

VI. Influence sur la rente et sur le crédit de l'Etat.

Certains auteurs ont soutenu que le rachat porterait atteinte au crédit de l'Etat, notamment par la baisse de rente et par la création de titres spéciaux. M. Rouvier disait en effet à la Chambre en parlant des conventions de 1883, — la charte des compagnies « c'est la cloison étanche qui a sauvé le crédit de la France, qui l'a fortifié, de même que quand vient l'orage et quand souffle la tempête, le navire surmonte les flots et les domine encore parce que ses cloisons étanches le protègent. La cloison étanche, si elle venait à s'effondrer ferait apparaître d'un coup à la place d'une dette de 30 milliards, qui est notre dette nationale, une dette de 50 milliards, car il faudrait y joindre alors ce que doivent les compagnies, ce qu'elles ont emprunté pour nous. » M. Plichon ajoutait : « L'Etat sera obligé d'émettre de la rente à jet continu pour payer ses travaux complémentaires, le doublement des voies, la construction des lignes neuves ; ce sera un appel perpétuel et incessamment renouvelé à l'emprunt, et il n'est pas douteux que cet appel constant au crédit aura comme résultat unique,

nécessaire et forcé, de faire baisser les valeurs de l'Etat. » (1)

Les adversaires estiment donc que le rachat doit amener la baisse de la rente pour deux motifs :

1° Baisse de la valeur intrinsèque du titre ;

2° Baisse du titre, par suite de l'augmentation des offres sur le marché.

a) Baisse de la valeur intrinsèque du titre.

On dit la rente baissera parce que la dette sera augmentée ; de 30 milliards elle va passer à 50 milliards — par conséquent diminution des garanties — nous remarquerons que la nouvelle dette apporte avec elle sa garantie : le réseau et les recettes des chemins de fer.

On ajoute, la rente baissera car on va procéder à de nouvelles émissions pour les besoins du réseau ; or les compagnies durant ces dernières années, ont émis aussi de nombreux titres de chemins de fer et ces titres n'ont pas baissé. Quelle était la garantie de ces titres ? En premier lieu il y avait le réseau, et en second lieu le crédit de l'Etat, étant donnée la situation de ces compagnies qui font appel à la garantie. Or ces garanties vont subsister pour les nouveaux titres à émettre.

b) La rente baissera, dit-on, parce que les offres seront plus nombreuses sur le marché.

En ce qui concerne les anciens emprunts, les anciens

(1) *Journal officiel*. Chambre des députés 1904, p. 55.

titres subsisteront, donc pas d'affluence de titres de ce côté.

Pour les nouveaux, si la rente comprend de nouvelles coupures, d'un autre côté, les obligations des compagnies seront moins nombreuses il y aura donc équilibre : d'autre part ces titres sont de même nature.

Les adversaires du rachat ont ajouté que la création d'une catégorie de titres spéciaux, serait une atteinte au crédit de l'Etat, car l'Etat semblerait douter de son crédit : on ne peut admettre cette critique, car cette mesure aura pour but de spécialiser les ressources provenant de ces émissions et à les garantir contre tout détournement : les prêteurs seront mieux garantis.

De ces développements concernant l'étude générale du rachat, il résulte que le rachat de l'*Ouest* est avantageux. Examinons les conséquences qui peuvent être particulières à l'*Ouest* et voyons si, à ce point de vue, le rachat s'impose.

CHAPITRE V

Conséquences du Rachat du Réseau de l'Ouest

Nous avons étudié dans le chapitre précédent les conséquences générales du rachat des Compagnies de Chemins de fer. Dans les développements qui vont suivre, nous rechercherons quelles sont les conséquences résultant plus spécialement du rachat du réseau de l'Ouest. Nous examinerons les arguments soulevés d'une part par les adversaires du rachat et d'autre part par les partisans de cette opération.

Contre le rachat, on a soutenu que la situation financière de la *Compagnie de l'Ouest* n'était point désespérée, que le remboursement de sa dette aurait lieu avant l'expiration de la concession, que les intérêts du Trésor seraient par suite sauvegardés.

En faveur du rachat on a tiré argument de l'exploitation anormale de la *Compagnie de l'Ouest*, exploitation qualifiée de régie désintéressée et de sa situation géographique.

Nous allons donc étudier les trois points suivants :

- 1° Le remboursement de la dette ;
- 2° L'exploitation de la Compagnie (régie désintéressée);
- 3° La fusion des réseaux de l'*Etat* et de l'*Ouest*.

SECTION I

Du remboursement de la dette de la Compagnie de l'Ouest

De l'analyse des débats parlementaires que nous avons donnés, il résulte que les adversaires du rachat demeurent convaincus que la *Compagnie de l'Ouest* pourra un jour sortir des embarras financiers dans lesquels elle se trouve. Elle remboursera à l'Etat avant 1956 les 420 millions, dont elle lui est redevable au 31 décembre 1905.

Précédemment, dans la séance du 26 janvier 1904, M. Rouvier s'exprimait en ces termes :

« Il me serait facile, c'est la seule allusion que j'y ferai, d'opposer aux calculs de l'honorable M. Klotz, un travail que j'ai fait établir par l'inspection des finances qui j'imagine a autant d'indépendance, de savoir ou de compétence qu'en ont l'honorable M. Klotz et l'honorable M. Bourrat, malgré les renseignements fort intéressants, fort étendus et fort mûris dont ils se sont entourés, malgré des collaborations qu'ils ont pu légitimement solliciter et accueillir. Je pourrais

placer en face des chiffres de M. Klotz que vous connaissez et qui aboutissent à la déconfiture probable de la Compagnie dans un avenir prochain, vers 1935, les conclusions du travail que j'ai fait faire et qui se formulent ainsi.

« L'Inspection a refait les mêmes calculs avec la garantie probable de 1903, 14.800.000 francs en supposant que les produits nets s'accroîtront de 2.600.000 francs par an et les charges de 1 million, de sorte que la garantie diminuerait de 1.600.000 francs par an. Dans ces conditions la dette partant de 337 millions en 1902 atteindrait en 1921 629 millions, puis décroîtrait et serait éteinte en 1948. »

Il est à regretter que M. Rouvier n'ait pas indiqué les éléments du rapport de l'Inspecteur des finances, sur lesquels il s'appuyait. Nous allons essayer d'y suppléer en calculant avec M. Aimond les variations de la dette de la *Compagnie de l'Ouest* dans l'avenir.

Nous ne dirons rien ici des évaluations faites par M. Klotz dans ses rapports de 1902 et de 1903. M. Beauregard, dans les débats de 1904, les a soumises à une critique, qui rend très contestables les résultats obtenus.

M. Beauregard a reproché à M. Klotz :

1° D'avoir établi ses calculs en prenant pour base les résultats d'une seule année : dans son rapport, en effet, il a envisagé les produits nets, le coefficient d'exploitation et les insuffisances des recettes de l'année 1901 ; ces résultats en effet peuvent varier d'une façon considérable d'une année à l'autre par suite des circonstances fortuites et passagères telles que : exposition, crise com-

merciale, etc. Ces calculs ne sont pas sûrs ; on obtient au contraire d'une façon plus exacte la situation d'un réseau en envisageant l'exploitation de plusieurs années, d'une période ;

2° D'avoir comparé deux quantités de nature différente : les recettes brutes du réseau d'une part, la recette kilométrique d'autre part ;

3° D'avoir divisé la période qui va de 1883 à 1901 par 9 ; les années 1883 et 1901 ne sont séparées en effet que par 8 années et non par 9 :

4° D'avoir omis de tenir compte des lignes nouvelles dans le calcul de la recette kilométrique ; la recette kilométrique en effet se trouve atténuée par l'adjonction des lignes nouvelles.

I. *Système de M. Aimond*

M. Aimond, dans son rapport déposé le 29 novembre 1906, se base sur les résultats déjà acquis pour établir la probabilité des résultats futurs. Dans ce but il divise en trois parties la période allant de 1880 à 1906.

Dans la première, de 1881 à 1888, le produit net augmente annuellement de 750,000 francs ; dans la deuxième de 1889 à 1899, le produit net s'élève annuellement de 1,500,000 francs en moyenne.

Dans la troisième de 1900 à 1906 on a constaté une progression annuelle de 950.000 francs.

L'augmentation annuelle moyenne du produit net est donc passée de 750,000 francs à 1,500,000 francs, puis de ce maximum est redescendue aux environs d'un million.

Peut-on espérer une plus forte augmentation ?

M. Aimond ne le pense pas. « Car, dit-il, un réseau de chemin de fer et surtout le réseau de l'*Ouest* qui a peu ou point de produits industriels à transporter, qui ne dessert ni mines, ni minières, ni usines métallurgiques importantes, ne peut en principe, lorsque son réseau a déjà drainé la majeure partie des produits du sol, espérer voir croître indéfiniment ses recettes (1). »

Cette affirmation trouve sa confirmation quand on considère l'exploitation des lignes construites depuis moins de 15 ans dans le réseau de l'*Ouest*. Ces lignes, d'une longueur totale de 1,056 kilomètres, c'est-à-dire de près d'1/5 de la longueur totale du réseau de l'*Ouest* ont laissé une insuffisance de 2,652,000 francs.

« Ainsi donc, poursuit M. Aimond (2), au fur et à mesure que l'*Ouest* accroît son réseau, ce sont des insuffisances qui apparaissent, insuffisances qui s'élèvent pour 1,000 kilomètres à près de 3 millions sur une recette de 14 millions ; c'est-à-dire à 20 %, qui persistent pendant plus de 15 années, et qui ne disparaîtront peut-être qu'au bout de 20 à 25 ans.

Par conséquent, lorsque nous disons que le produit net annuel moyen de l'*Ouest* aura du mal à se maintenir désormais au chiffre de 1 million. nous avançons un fait probable, et si nous envisageons l'hypothèse dans laquelle ce chiffre de 1 million représenterait la moyenne des accroissements annuels du produit net, personne ne contestera que c'est une des hypothèses plutôt favorables à la Compagnie parmi celles que nous pouvions

(1) Rapport de M. Aimond, p. 45.

(2) Rapport de M. Aimond, p. 46.

choisir (d'autant plus que la prime d'amortissement augmentera rapidement dans les années futures, et qu'ainsi les travaux neufs grèveront davantage le budget des dépenses de la Compagnie).

Partant cependant de ce principe d'une augmentation annuelle du produit net de 1 million et considérant qu'on peut avec une certaine exactitude chiffrer les charges, soit celles des emprunts déjà faits, soit celles qui résulteront de l'accroissement du réseau suivant un programme connu par avance, il est facile de calculer jusqu'en 1956 les progrès de la dette des intérêts et des remboursements ».

M. Aimond dresse alors le tableau suivant des variations probables de la dette de la *Compagnie de l'Ouest* jusqu'en 1956 ; il le fait dans deux hypothèses :

1° Après 1935, date de l'expiration de la garantie, on continuera à payer le revenu garanti.

2° Le revenu garanti des actionnaires ne sera plus maintenu à partir de 1935.

ANNÉES d'exploitation	PRODUITS nets de l'exploitation	CHARGES à prélever	MONTANT de la dette en capital	MONTANT de la dette en intérêts
1 ^{re} HYPOTHÈSE. — Après 1935, on maintient le revenu garanti aux actionnaires, mais les charges n'augmentent plus.				
1906....	86	95 5	311 ⁽¹⁾	130
1907....	87	96	320	143
1908....	88	96 5	328 5	156
1909....	89	97	336 5	169
1910....	90	97 5	344	182 5
1911....	91	98	351	196 5
1912....	92	98 5	357 5	211
1913....	93	99	363 5	225 5
1914....	94	99 5	369	240 5
1915....	95	100	374	255 5
1916....	96	100 5	378 5	270 5
1917....	97	101	382 5	285 5
1918....	98	101 5	386	301
1919....	99	102	389	316 5
1920....	100	102 5	391 5	332
1921....	101	103	393 5	348
1922....	102	103 5	395	364
1923....	103	104	396	380
1924....	104	104 5	396 5	396
1925....	105	105	396 5	412
1926....	106	105 5	396 5	427 5
1927....	107	106	396 5	442 5
1928....	108	106 5	396 5	457
1929....	109	107	396 5	474
1930....	110	107 5	396 5	487 5
1931....	111	108	396 5	500
1932....	112	108 5	396 5	512 5
1933....	113	109	396 5	524
1934....	114	109 5	396 5	535 5
1935....	115	110	396 5	546 5
1936....	116	110	396 5	556 5
1937....	117	110	396 5	565 5
1938....	118	110	396 5	573 5
1939....	119	110	396 6	580 5
1940....	120	110	396 5	586 5

(1) Le tableau de M. Aimond porte 311,500,000 francs, mais c'est par suite d'une erreur d'impression, comme on peut s'en rendre compte en examinant la variation de 1907 sur 1906.

ANNÉES d'exploitation	PRODUITS nets de l'exploitation	CHARGES à prélever	MONTANT de la dette en capital	MONTANT de la dette en intérêts
2 ^e HYPOTHÈSE. — Après 1935, on maintient le revenu garanti aux actionnaires, mais les charges n'augmentent plus (suite).				
1941....	121	110	396 5	591 5
1942....	122	110	396 5	595 5
1943....	123	110	396 5	598 5
1944....	124	110	396 5	600 5
1945....	125	110	396 5	601 5
1946....	126	110	396 5	601 5
1947....	127	110	386 5	600 5
1948....	128	110	396 5	598 5
1949....	129	110	396 5	595 5
1950....	130	110	396 5	591 5
1951....	131	110	396 5	586 5
1952....	132	47	396 5	517 5
1953....	133	35	396 5	435 5
1954....	134	35	395 5	352 5
1955....	135	35	396 5	268 5
1956....	136	35	396 5	183 5
2 ^e HYPOTHÈSE. — On ne maintient pas le revenu garanti aux actionnaires après 1935.				
1936....	116	110	396 5	556 5
1937....	117	98	396 5	553 5
1938....	118	98	396 5	549 5
1939....	119	98	396 5	544 5
1940....	120	98	396 5	538 5
1941....	121	98	396 5	531 5
1942....	122	98	396 5	523 5
1943....	123	98	396 5	514 5
1944....	124	98	396 5	504 5
1945....	125	98	396 5	493 5
1846....	126	98	396 5	481 5
1947....	127	98	396 5	468 5
1948....	128	98	396 5	454 5
1949....	129	98	396 5	439 5
1950....	130	98	396 5	423 5
1951....	131	98	396 5	406 5
1952....	132	35	396 5	325 5
1953....	133	35	396 5	243 5
1954....	134	35	396 5	160 5
1955....	135	35	396 5	76 5
1956....	136	35	388	»

Si les actionnaires touchent le revenu garanti après 1935, en 1923 la dette cessera de s'accroître en capital, en 1947 de s'accroître en intérêts, pour atteindre 1 milliard environ, et tomber ensuite, de 1947 à 1956, à 580 millions, c'est-à-dire à une somme supérieure encore à la valeur du matériel roulant.

Si au contraire le revenu garanti aux actionnaires n'est plus versé à partir de 1935, la dette atteindra son maximum en 1936 et restera en 1956 à 388 millions.

M. Aimond conclut :

« Nous n'attachons du reste qu'une importance relative à ces calculs hypothétiques, mais ils montrent cependant que dans l'hypothèse où le produit net de 84 millions passe à 136 millions en 1956 et où les charges restent à peu près ce qu'elles sont aujourd'hui, on arrive à des conclusions peu encourageantes pour ceux qui ne désespèrent point de voir un jour la *Compagnie de l'Ouest* rembourser sa dette. »

Nous devons remarquer que ce qu'il y a d'hypothétique dans ces calculs, c'est l'augmentation future des produits nets. M. Aimond oppose, pour les raisons indiquées plus haut, le chiffre de 1 million, à celui de 1.600.000 francs, proposé par M. Rouvier d'après le calcul de l'Inspection des finances. Pour combattre cette dernière évaluation, M. Aimond cite l'exemple de la *Compagnie du Nord*, qui, de 1867 à 1904, a vu son produit net augmenter de 54 millions, ce qui représente une augmentation moyenne annuelle de 1.450.000 fr. seulement.

Les hypothèses de M. Aimond ont été critiquées par

M. le sénateur Prevet, dans son rapport auquel nous empruntons les développements qui suivent.

II. Système de M. Prevet

M. Prevet rectifie tout d'abord une erreur de calcul commise par M. Aimond (1).

« Si vraiment, dit-il, la progression moyenne des produits du riche réseau du Nord n'a été que de 1.450.000 francs, il y a bien peu de chance d'espérer davantage pour le réseau de l'Ouest, et par suite, de croire à la possibilité de sa libération.

Mais ouvrons la statistique officielle du Ministère des travaux publics (tableau 8 bis) et voyons quel a été le procédé de calcul de M. Aimond. Le produit net du réseau du Nord a été

En 1867 de 53.021.000 francs

En 1903 de 107.749.000 francs

L'augmentation est bien de 54.000.000 francs en chiffres ronds.

M. Aimond la divise par 37 et trouve ainsi 1.450.000 francs. Il trouve de même pour le réseau de l'Ouest :

En 1903.	79.664.000 fr.
En 1867.	37.632.000
Augmentation . .	<u>42.032.000</u>
soit en moyenne par an.	<u><u>1.130.000</u></u>

(1) Rapport de M. Prevet, p. 61.

Mais remarquons tout de suite que de 1867 à 1903, il y a trente-six ans et non pas trente-sept ans — ce qui améliorerait déjà la moyenne annuelle en la portant à 1 million 166.667 francs — et que, de plus, l'année 1867, année d'Exposition universelle, présente un produit exceptionnellement élevé.

De ces deux remarques il résulte que la moyenne trouvée est faussée en *moins*, car outre que le diviseur est trop fort d'une année, la somme à diviser est trop faible, si l'on prend pour point de départ d'une étude des progrès annuels des produits, une année d'Exposition universelle — 1867 dans l'espèce, — 1889, dans une autre espèce, quand il s'agira des progrès respectifs du réseau de l'Etat et des autres réseaux. »

M. Prevet signale encore (1) une autre erreur plus grave « dans le fait d'étudier la courbe du produit par la seule considération du point de départ et du point d'arrivée, sans s'occuper des points intermédiaires, comme si une courbe se déterminait par deux points.

Le procédé employé n'est donc ni rationnel ni scientifique, comme le dit M. Aimond, et son résultat est sans valeur.

Pour bien opérer dans une telle étude, il faut faire intervenir comme élément indispensable du calcul *tous les produits annuels*, tous les points de la courbe, de manière à asseoir le résultat trouvé sur le plus grand nombre possible d'observations.

Cette condition n'est pas réalisée, comme quelques-uns l'ont cru, *en faisant la moyenne des différences*

(1) Rapport de M. Prevet, p. 62 et suiv.

annuelles, car il est clair que la somme de ces différences n'est autre que la différence des années extrêmes, et qu'ainsi on revient au procédé que nous critiquons. Ce qu'il faut faire, c'est diviser en deux périodes égales les trente-huit années de la période 1867-1904 (car la dernière *Statistique officielle* parue contient l'année 1904). Nous aurons ainsi d'une part les *dix-neuf années*, 1867 à 1885 et, d'autre part, les *dix-neuf années*, 1886 à 1904.

Dans chacun de ces deux groupes, la première, la deuxième, la troisième année et ainsi de suite, se trouvent à dix-neuf ans d'intervalle de la première, de la deuxième année, etc., de l'autre groupe : ainsi les années 1867 et 1886, 1868 et 1887, etc., 1885 et 1904. Donc, la comparaison du total de chacun des deux groupes nous donnera la progression des produits nets pendant dix-neuf ans, et dans l'évaluation de cette progression, aucun des trente-huit éléments du problème ne sera négligé. Le résultat sera donc tiré du plus grand nombre possible d'observations.

En opérant ainsi, on trouve pour le réseau du *Nord* :

Années 1867 à 1885 — Ensemble des	
produits nets	1.257.000.000
Années 1886 à 1904 — Ensemble des	
produits nets	1.929.00.0000
Progression en dix-neuf ans.	672.000.000

Moyenne annuelle : 3.500.000 francs, soit deux fois et une fraction plus que le chiffre de M. Aimond.

On trouve de même pour le réseau de l'*Ouest* :

Années 1867 à 1885 — Ensemble des	
produits nets	873.000.000
Années 1886 à 1904 — Ensemble des	
produits nets	1.262.000.000
Progression en dix-neuf ans.	<u>389.000.000</u>

Moyenne annuelle : 2 millions. Soit presque deux fois plus que le chiffre de M. Aimond.

Ainsi se manifeste le vice radical du procédé qu'il a employé ; l'erreur qui en résulte est, dans les deux cas, du simple au double environ et sa rectification nous conduit à une conclusion toute contraire à la thèse de l'honorable rapporteur de la Chambre.

Si en effet nous retranchons de l'augmentation annuelle de 2 millions de produits nets pour l'*Ouest* les 500.000 francs de charges afférentes au 10 millions de capitaux que M. Aimond estime devoir être dépensés chaque année en travaux et matériel complémentaires, il nous reste 1.500.000 francs d'améliorations nettes annuelles, soit, à 100.000 francs près, le chiffre 1.600.000 francs de l'Inspection des finances cité par M. Rouvier. Ce chiffre est donc beaucoup plus probable que celui de 500.000 francs adopté par M. Aimond, et qu'il obtient en retranchant, d'un million seulement de progression des produits nets, 500,000 francs de charges des capitaux.

Donc, les chances sont pour que, conformément aux prévisions établies par l'Inspection des Finances, le réseau de l'*Ouest* se libère intégralement plusieurs années avant la fin de la concession. »

M. Prevet remarque (1) ensuite que « même avec les seuls 500.000 francs admis par M. Aimond, la libération pourrait encore s'effectuer dans toute la durée de la concession. »

Reportons-nous, en effet, au tableau de la page 271. Nous voyons que le point de départ de la dette de la Compagnie est une évaluation au 31 décembre 1906 de 311.000.000 de francs en capital et de 130.000.000 de francs en intérêts.

« Le chiffre en capital, observe M. Prevet (2), paraît comprendre la garantie de l'exercice 1906 estimée à 9.500.000 francs (différence entre 95.500.000 francs de charges des capitaux et 86.000.000 de francs de produits nets) ; mais nous verrons plus loin que telle n'est pas la réalité, et qu'il est entaché d'une erreur *en moins* de 7.600.000 francs que nous rectifierons en terminant.

Par contre, l'évaluation de 9.500.000 francs pour la garantie de 1906, dont sont tirées les garanties des années subséquentes, est sensiblement trop élevée. L'effet cumulé des erreurs annuelles ainsi commises est très considérable comme on va voir.

Pour reconnaître l'exagération du chiffre de 9.500.000 francs, il suffit de remarquer que la garantie de 1905 n'a été que de 7.500.000 francs et celle de 1906 de 5.900.000 francs. Même en supposant les lignes en exploitation partielle entrées dans le compte de garantie, leur insuffisance qui est de 867.000 francs n'aurait

(1) Rapport de M. Prevet, page 64.

(2) Rapport de M. Prevet, p. 65.

porté qu'à $5.964.000 + 867.000 = 6.831.000$ francs
l'insuffisance générale en 1906 des recettes du réseau
de l'*Ouest*.

L'évaluation de	9.500.000 fr.
a donc surpassé la réalité qui est de. . .	6.831.000
d'une somme de	<u>2.669.000 fr.</u>

C'est, en chiffre rond, une erreur de 2.700.000 francs
en trop qui, se reproduisant chaque année à partir de
1907 jusqu'en 1956, représente en capital :

$$2.700.000 \times 50 = 135.000.000 \text{ fr.}$$

Sur la moitié, en moyenne, de ce
capital, les intérêts à 4 % pendant 49
ans (1908-1956) s'élèvent à

$$\frac{135.000.000}{2} \times 49 \times 0,04 = 132.000.000$$

L'ensemble, porté *en trop* au débit
de la *Compagnie*, du chef de l'estima-
tion excessive des appels à la garantie,

est donc de	<u>267.000.000 fr.</u>
-----------------------	------------------------

Par contre, le chiffre du capital de la dette au 31
décembre 1906, dont est parti M. Ai-
mond. 311.000.000 fr.
doit être relevé à 318.600.000

En effet, pour fixer le chiffre de 311.000.000 de
francs, M. Aimond paraît avoir pris dans la situation
du compte courant de la garantie au 31 décembre 1905,
le total des avances faites à la *Compa-*
gnie. 302.569.000 fr.
et avoir ajouté les paiements faits en
1906 tant pour acompte sur la garan-

tie de 1905, que pour solde de la ga-	
rantie de 1902.	7.988.000
obtenant un chiffre d'ensemble de . .	<u>310.557.000 fr.</u>

qu'il a dû arrondir à 311.000.000 de francs.

Mais, s'il a opéré ainsi, il n'a pas remarqué que, contrairement aux apparences, il omettait totalement la garantie de 1906, ainsi que les soldes restant dus sur les garanties de 1903 à 1905. »

Le dernier rapport de la *Compagnie de l'Ouest* à ses actionnaires permet de combler ces lacunes. (1)

« On y trouve, dit M. Prevet, (2) pour les avances de l'Etat à la fin de 1906 un total, conforme à celui ci-dessus, de. 310.557.000 fr.

et pour les sommes restant à avancer, y compris la garantie de 1906 . . . 8.026.000

Le total des avances faites ou à faire pour la garantie, jusques et y compris l'exercice 1906, est donc, en réalité, de 318.583.000 fr.

En le comparant avec l'évaluation de M. Aimond qui est de . . . 311.000.000

On a une différence de	7.583.000 fr.
en chiffres ronds.	<u>7.600.000 fr.</u>

qui représente principalement les omissions signalées ci-dessus.

Cette erreur *en moins* de 7.600.000 francs, accrue de

(1) Rapport de la *Compagnie de l'Ouest*, 1907, page 91.

(2) Rapport de M. PREVET, p. 67.

ses intérêts à 4 o/o pendant cinquante ans, devient à la fin de 1956 :

$7.600.000 [1 + (0.04 \times 50)] = 22.800.000$ francs. »

Les derniers chiffres du tableau de M. Aimond, (1) pour l'année 1956, qui sont :

Capital	396.500.000 fr.
Intérêts.	183.500.000
Ensemble	<u>580.000.000 fr.</u>

« sont donc à rectifier comme suit :

A retrancher.	267.000.000 fr.
A ajouter	<u>23.000.000</u>
Net à retrancher.	244.000.000 fr.
Solde qui resterait dû à la fin de 1956	<u>336.000.000 fr.</u>

dans l'hypothèse même de M. Aimond, mais après rectification. » (2)

M. Prevet estime que cette somme sera inférieure à la valeur du matériel roulant et des objets mobiliers en fin de concession.

Il ajoute : « puisque la rectification des hypothèses de M. Aimond conduit malgré tout à ce résultat, on peut considérer comme démontrée, autant qu'elle peut l'être, la chance de libération du réseau de l'*Ouest* vis-à-vis de l'*Etat*. » (3)

M. Prevet termine cette partie très intéressante de son rapport, en faisant une hypothèse moyenne entre la plus forte, celle de l'inspection des finances et la plus faible celle de M. Aimond.

(1) Cf. supra. p. 271.

(2) Rapport de M. PREVET, p. 67.

(3) Rapport de M. PREVET, p. 68.

GARANTIE DE L'ÉTAT ET REMBOURSEMENT DES AVANCES DE L'OUEST

4 % d'intérêt

Dette au 1^{er} Janvier 1906 :

CAPITAL 318.584.000. INTÉRÊTS 129.574.000. TOTAL 448.158.000.

Hypothèses diverses de progression annuelle des produits nets			
	500.000 jusqu'en 1935 — 1.000.000 à partir de 1935 — (Rapport Aimond	1.050.000 — (Hypothèse moyenne entre 1.600.000 et 500.000	1.600.000 — Inspection des finances
Dernière année de rem- boursement	après 1956	1954	1944
Maximum atteint en capital et en intérêts au cours des remboursements :			
Années.....	1946	1925	1918
Sommes.....	988.000.000	627.000.000	567.000.000
Cumul des rembourse- ments :			
Capitaux.....	»	336.000.000	331.000.000
Intérêts.....	727.000.000	749.000.000	586.000.000
Totaux	727.000.000	1.085.000.000	917.000.000
Montant de la Dette au 31 décembre 1956	580.000.000	»	»
REMARQUES. — Il y a lieu d'observer que ce chiffre doit être réduit d'environ 244.000.000 de francs en tenant compte de ce que l'insuffisance de 1906 (Exploitation complète et exploitation partielle réunies) a été effectivement de 6.831.238 francs au lieu de 9.500.000 francs. (Rapport Aimond). La dette de la Compagnie en fin de concession ressortirait ainsi dans la première hypothèse à 580.000.000; — 244.000.000 = 336.000.000 de francs à compenser avec la valeur du matériel roulant.			

En tablant sur une progression annuelle des produits nets de 1.050.000 fr., on prévoit en 1954 la dernière année de remboursement de la dette de l'*Ouest*. Cela résulte du tableau ci-dessus. (1)

L'impression qui se dégage des développements qui précédent est celle-ci : si la *Compagnie de l'Ouest* exploite normalement son réseau, elle pourra, soit avant la fin de sa concession (hypothèses de MM. Rouvier et Prevet), soit au moment du règlement à intervenir à l'expiration de ses pouvoirs (hypothèse de M. Aimond, rectifiée par M. Prevet) rembourser à l'Etat, la dette contractée envers lui du chef de la garantie d'intérêts. Encore faut-il, pour cela, que pendant les 50 années environ de sa concession, la *Compagnie de l'Ouest* n'ait à subir le contre-coup d'aucune des crises graves qui dans le passé ont entravé le développement continu de l'industrie des transports.

Nous concluons donc que le remboursement de la dette de l'*Ouest* est possible, mais problématique.

Quelles sont au point de vue du rachat les conséquences financières d'une pareille situation ?

L'incertitude du remboursement de l'intégralité de la dette de l'*Ouest*, nous oblige à examiner successivement les deux termes de l'alternative suivante ;

De deux choses l'une : ou la *Compagnie de l'Ouest* ne remboursera pas sa dette, et sera destinée à périlcliter indéfiniment ; ou au contraire par une augmentation progressive de ses recettes elle arrivera à se libérer avant la fin de sa concession.

(1) Rapport de M. PREVET, p. 69.

Nous croyons que dans l'un et l'autre cas le rachat s'impose, pour les motifs différents que voici :

Il faut racheter dans le premier cas, parce que la Compagnie n'étant pas stimulée par l'appât d'un gain irréalisable, « n'étant pas retenue par la responsabilité envers ses actionnaires, puisqu'ils n'ont plus rien à perdre à sa mauvaise gestion », se souciant peu des réclamations d'un public dont elle ne dépend pas, gèrera mal son réseau, causant un préjudice grave non seulement au commerce et à l'industrie, mais encore au trésor, qui, par le jeu des conventions et la garantie d'intérêt recevra les contrecoups de cette fâcheuse anomalie.

Il faut encore, il faut surtout racheter dans le deuxième cas. Nous insistons sur ce point car nous nous plaçons ici sur le terrain choisi par les adversaires du rachat. En effet si l'Etat rachète d'une part il devient, *ipso facto*, propriétaire du matériel roulant, des objets mobiliers, des réserves, en compensation des avances par lui faites au titre de la garantie d'intérêt, d'autre part « il perçoit lui-même les recettes avec lesquelles on aurait pu les rembourser ! »

Si l'Etat ne rachète pas, la *Compagnie de l'Ouest* va pour le rembourser lui remettre l'excédent de ses recettes sur ses dépenses. Par contre, à l'expiration de la concession, en 1956, l'Etat devra lui payer à dire d'experts, une somme représentant la valeur du matériel et des objets mobiliers.

Si l'Etat rachète, il va toucher pour son propre compte, l'excédent des recettes sur les dépenses, par conséquent les sommes qui lui auraient été versées en

remboursement de sa dette par la *Compagnie de l'Ouest*, mais à aucun moment il ne devra payer le matériel roulant, le mobilier.

Donc, si l'on admet l'hypothèse de MM. Rouvier et Prévot, à savoir que la *Compagnie de l'Ouest* aura remboursé dès 1948 ou 1953 sa dette envers l'Etat, nous disons : dans ce cas il faut racheter, car le rachat dispense l'Etat de payer en 1956 une somme de 250 millions environ.

Cet avantage considérable n'est pas le seul. Il en est, un autre qu'il convient de mettre en lumière.

Admettons que la progression des recettes de la *Compagnie de l'Ouest* soit telle qu'en 1948 la totalité de la dette qu'elle a contractée vis-à-vis de l'Etat soit éteinte.

Que se passera-t-il ensuite ?

Le revenu des actionnaires égal à 11.550.000 fr. va s'accroître et tout le bénéfice net de l'exploitation sera consacré à le porter au chiffre de 15.000.000 fr. A ce moment si le fait se produit avant 1956, commencera la période de partage des bénéfices avec l'Etat, dans les conditions déterminées par l'art. 12 des conventions de 1883 : « Lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'art. 9, dépassera la somme de 15.000.000 de fr., l'excédent sera partagé à raison de 2/3 pour l'Etat et 1/3 pour la Compagnie. »

Ainsi, dans l'hypothèse de M. Rouvier, l'Etat recevra une part des bénéfices dans les dernières années de la concession, si l'on ne rachète pas.

Mais que va-t-il se produire si l'Etat se substitue à la *Compagnie de l'Ouest* et exploite seulement aussi bien qu'elle ?

Jusque en 1948, tout se passera comme si la *Compagnie* administrait elle-même ; le trésor récupérera la totalité de ses avances,

Mais à partir de ce moment la situation change : les plus values qui auraient permis à la Compagnie de porter le revenu de ses actionnaires au-dessus de 11.500.000 fr., vont intégralement au Trésor qui n'aurait rien touché de ces plus values jusqu'au moment où le revenu des actionnaires aurait été porté à 15 millions.

Donc en rachetant, au moment où le revenu des actionnaires eut été de 15.000.000 fr., l'Etat obtiendra un bénéfice de 3.450.000 fr.

Admettons maintenant que les plus values dépassent cette somme. Si la *Compagnie de l'Ouest* exploite, ses actionnaires auront $\frac{1}{3}$ de l'excédent, dont l'Etat recevra les $\frac{2}{3}$. Si l'Etat rachète il recevra, en plus des 3 millions 450.000 fr., la totalité de l'excédent, par conséquent $\frac{1}{3}$ en plus qu'en cas d'exploitation par la Compagnie.

SECTION II

L'Exploitation de la Compagnie de l'Ouest

Nous venons de voir que le rachat serait avantageux au point de vue financier en supposant normale l'exploitation de la *Compagnie de l'Ouest*, mais certains partisans du rachat ont soutenu que le rachat, c'est-à-dire l'exploitation par l'Etat serait une opération encore

plus avantageuse car la Compagnie n'exploite pas normalement ; ils ont basé cette augmentation sur l'affirmation suivante : la Compagnie ne pourra jamais rembourser sa dette, les administrateurs ne sont point poussés à bien exploiter, à augmenter les dividendes.

Or, dans la section précédente, nous avons étudié la question du remboursement et nous avons conclu que le remboursement était possible mais problématique.

Par contre, ce qui est certain, c'est qu'en admettant, que le remboursement s'effectue un jour, cela ne se produira qu'à la veille de l'expiration de la concession de l'*Ouest*, huit ans auparavant, dit M. Rouvier, deux ans rectifie M. Prevet. Peu importe. Nous demandons seulement quel peut-être l'intérêt qu'ont les actionnaires de la *Compagnie de l'Ouest*, de bien gérer l'exploitation de cette compagnie ? L'augmentation de leur dividende ? Mais elle est incertaine et dans tous les cas ne se produira pas avant 40 années.

« Quel est l'industriel, dit M. Aimond (1), qui aurait le courage surhumain de travailler sans relâche pendant 42 ans au moins dans l'unique but de rembourser à un tiers la somme qu'il lui devrait et sans que pendant ces 42 ans, ses efforts aboutissent à une augmentation quelconque de bénéfice pour lui-même ?

Et comme d'autre part, ce même industriel serait assuré de toucher chaque année, grâce à la garantie d'un tiers pendant au moins 30 ans, une rémunération de son travail, toujours la même quoi qu'il arrive, il n'est pas téméraire de dire que dans ces conditions

(1) Rapport Aimond, p. 44.

l'industriel en question se laisserait vivre et ne ferait aucun effort particulier pour améliorer une situation dans laquelle il n'aurait aucun intérêt. »

La *Compagnie de l'Ouest* est, en principe, une régie désintéressée.

Les partisans au rachat ont cru trouver la confirmation de ce fait dans la manière dont cette compagnie a exploité son réseau pendant ces dernières années.

La Compagnie, a-t-on dit, est bien en fait une régie désintéressée et on articule les faits suivants :

1° La Compagnie économise sur les crédits votés pour l'exécution des travaux complémentaires.

2° Diminue les dépenses d'exploitation ; cette diminution porte sur le petit personnel, pour l'Etat-major au contraire on constate une augmentation.

3° Ajourne les dépenses d'entretien de la voie et le renouvellement du matériel roulant.

4° Diminue le stock des marchandises.

Examinons ces divers reproches :

I. *Economies sur les crédits votés pour l'exécution des travaux complémentaires*

M. Aimond nous a dit en effet que la *Compagnie de l'Ouest* avait été autorisée par les diverses lois de finances de 1901 à 1905 à dépenser 60 millions pour ses travaux complémentaires au cours des cinq dernières années, et que des comptes présentés ou arrêtés il résulte que la *Compagnie de l'Ouest* n'a usé de cette autorisation que jusqu'à concurrence de 29,728,101 francs.

Mais il ressort de ces chiffres, que M. Aimond a oublié de tenir compte des travaux complémentaires exécutés en dépassement du compte de 160 millions. D'après les rapports du Conseil d'administration ces travaux s'élèvent à :

1905.	961.166 08
1904.	1.420.175 62
1903.	5.985.810 12
1902.	6.296.392 35
1901.	7.803.855 68
	22.467.399 85

En les ajoutant à la première somme nous trouvons 52.195.500,85.

L'écart peut s'expliquer par ce fait que les demandes de crédit sont souvent supérieures aux dépenses réelles afin d'éviter des surprises. (1).

(1) M. Gay, président du Conseil d'administration de la *Compagnie de l'Ouest* s'exprime en ces termes dans sa déposition devant la commission sénatoriale :

« Le rapport fait grief à la Compagnie d'avoir été autorisée par les lois des finances à dépenser 60 millions pour ses travaux complémentaires et de n'avoir usé de cette autorisation que jusqu'à concurrence de 29.728.000 fr.

« La Compagnie fait observer, d'une part, que la totalisation des demandes de crédit n'a rien de probant, puisqu'il suffit que des règlements de travaux prévus pour un exercice aient été reportés sur le suivant par des difficultés avec l'entrepreneur pour que les mêmes dépenses figurent deux fois dans les demandes de crédits ; d'autre part, que ce n'est pas 29.728.000 francs que la Compagnie a dépensés de 1901 à 1905 pour ses travaux complémentaires, mais bien 52.255.000 francs. L'erreur provient de ce que l'auteur du rapport n'a pas tenu compte des 22.728.000 francs dépensés par la Compagnie dans cette période au compte de ses travaux complémentaires en dépassement du compte des 160 millions, dépenses dont elle avait fait explicitement état dans ses demandes d'ouvertures de crédit. »

II. Diminution des dépenses d'exploitation concernant le personnel

M. Aimond écrivait à ce sujet : « En tous cas il est un fait matériellement exact et que le tableau met en lumière c'est que, de 1901 à 1905, les dépenses d'exploitation de la *Compagnie de l'Ouest* ont diminué d'une somme globale de 7.546.076 fr. 63, ces dépenses étaient en effet :

En 1901 de	118.190.349 40
En 1905 de	110.644.272 77
Soit en moins pour 1905 . . .	<u>7.546.076 63</u>

...Il s'agit de savoir maintenant de quelle manière la *Compagnie de l'Ouest* est arrivée à un pareil abaissement de ses dépenses kilométriques.

Le même tableau nous l'indique. Remarquons tout d'abord que si les dépenses d'exploitation en général ont fléchi de plus de 7 millions et demi en cinq ans il y en a parmi elles un certain nombre qui ont augmenté singulièrement dans la même période. Ce sont d'abord celles de l'Etat-major général ; ce sont ensuite celles des Etats-majors particuliers de l'exploitation, du matériel et de la traction et de la voie » (1)

Envisageant les dépenses de l'administration centrale M. Aimond continue :

« En 1901 les dépenses de l'administration centrale s'élevaient . à 11.422.728 01
En 1905 elles passent à . . . 12.847.466 87
Soit une augmentation de 1.424.738.86.

(1) Rapport de M. AIMOND, P. 32.

Nous savons bien qu'on nous répondra que ce chapitre premier de l'administration centrale contient à côté des dépenses relatives au personnel de cette administration, les dépenses de la caisse des retraites et celles des indemnités pour accidents, sans doute et nous reconnaissons bien volontiers que la caisse des retraites a exigé en 1905 480.274 96 de plus qu'en 1901, mais nous remarquons aussi que les indemnités pour accidents, ont vu, en 1905 leur chiffre diminuer de 374.327 fr. 63 par rapport à 1901, de telle sorte que l'augmentation globale des dépenses de l'administration centrale est relative jusqu'à concurrence de 1.318.791.63, exclusivement, aux dépenses de personnel. » Si nous examinons le tableau suivant :

	1901		1905		Différence en 1905 par rapport à 1901	
					en plus	en moins
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
Jetons de présence, traitements, gratifications et primes :						
1 ^{er} Conseil	137.782	80	159.321	60	21.538	80
2 ^e Directeur, sous-directeur, ingénieur adjoint à la direction, secrétariat de la C ^{ie} , services généraux.	898.935	10	943.394	09	44.458	99
Frais de bureau et divers (conseil, direction et services généraux.	207.391	22	232.020	74	24.629	52
Caisses de retraites, de secours et de prévoyance	5.605.329	39	6.085.604	35	480.274	96

Secours allocations				
diverses, etc. etc .	719.811.52	2.001.382.31	1.281.570.79	» »
Service médical . .	409.643.29	414.998 »	5.354.71	» »
Contributions. . .	1.444.231.22	1.423.422.08	» »	20.809.14
Frais de contrôle .	688.371.07	712.185.11	23.814.04	» »
Indemnités pour ac-				
cidents.	1.000.459.15	626.131.42	» »	374.327.73
Divers (loyers, frais				
généraux)	309.773.25	249.007.17	» »	60.766.08
	<u>11.421.728.01</u>	<u>12.847.466.87</u>	<u>1.881.641.18</u>	<u>455.902.95</u>

Nous trouvons pour les dépenses une différence de 1.424.738 francs 85, or dans cette différence nous voyons figurer pour 1.206.963 francs les allocations de famille et celles pour soldes de maladie qui en 1901 figuraient dans les comptes de chaque service et qui depuis 1904 figurent dans les dépenses de l'administration centrale — on trouve également dans les dépenses de l'administration centrale — on trouve également une augmentation de 23.814 francs concernant les frais de contrôle de l'Etat.

Ceci exposé pour le haut personnel. voyons la question du petit personnel.

M. Aimond écrit à ce sujet :

« Nous avons dit cependant que les dépenses d'exploitation étaient dans leur ensemble en diminution de 7 millions 1/2 environ, il faut donc, puisque nous trouvons une augmentation de près de 2 millions dans les dépenses du haut personnel, qu'il y ait en réalité une diminution de 9 millions 1/2 dans les dépenses relatives au personnel inférieur...

...Prenons d'abord le chapitre II : Exploitation, au

paragraphe qui concerne le personnel des gares et bureaux de ville :

Dépenses en 1901 . .	28.492.592 17
— 1905 - .	28.189.389 72
soit en moins pour 1905	303.202 45 »

Or si nous examinons le tableau suivant dressé suivant les annexes I bis du rapport de M. Aimond.

	1901	1905	<i>Différence en 1905 par rapport à 1901</i>	
			en plus	en moins
Personnel	21.288.958 77	21.723.091 24	434.132 47	
Manceuvre par che- vaux ou machines	3.442.108 34	3.321.301 74		120.806 60
Eclairag ^e . et chauff ^e	2.233.150 28	1.790.150 46		442.999 82
Imprimés et fourni- tures de bureaux .	574.506 44	540.363 25		34.143 19
Entretien, mobilier, outillage et divers.	947.868 34	814.483 03		133.385 31
	28.486.592 17	28.189.389 72	434.132 47	731.334 92

Nous trouvons pour le petit personnel une augmentation de 434.132 francs, sans compter les allocations portées au compte de l'administration centrale. M. Aimond poursuit :

« Au chapitre non moins intéressant du matériel et de la traction. En 1901, la traction et son personnel figuraient aux dépenses de ce chapitre pour 26.629.390 68

En 1905, ils n'y figurent plus que pour 22.710.435 03
soit une diminution pour 1905, de . . 3.918.955 65 »

Le tableau ci-dessous, loin de faire ressortir une diminution pour le personnel, indiquera au contraire, une augmentation de 240.372 fr. 49, sans compter les allocations spéciales.

		DIFFÉRENCE EN 1905 par rapport à 1901					
	1901		1905		EN PLUS		EN MOINS
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr. c.
Personnel	8.897.178	29	9.137.550	78	240.372	49	» »
Combustible.	15.959.987	17	12.081.387	40	» »	»	3.878.599 77
Graissage, éclairage, consomma- tions diver- ses	1.386.524	75	1.209.580	78	» »	»	176.943 97
Divers	385.650	47	281.916	07	» »	»	103.734 40
	26.629.340	68	22.710.435	03	240.372	49	4.159.278 14
					3.918.905 65		

Plus loin M. Aimond ajoute :

« En 1901 le personnel employé à la surveillance de la voie, à son entretien, à celui des bâtiments et du matériel fixe avait occasionné une

dépense de 10.717.988 56 fr.

En 1905, il n'exige plus qu'une

dépense de 10.599.130 71

soit en moins pour 1905 118.857 85 fr.»

Or, il résulte du tableau ci-dessous, que le personnel est en augmentation.

		1901	1905
Surveillance	Personnel . .	2.908.854 51	2.256.739 01
	Eclairage et divers . . .	157.907 98	108.637 13
Entretien	Personnel . .	4.166.594 11	4.832.091 88
	Matériaux		
	voie et ballast	1.491.514 48	1.264.430 05
	Terrassement		
	Ouvrages	1.052.419 73	317.676 46
	d'art, exploitation.		
	Divers	181.815 31	300.477 98
	Bâtiments . .	1.558.882 39	1.513.075 20
		10.717.988 51	10.593.127 71

III. *Ajournement des dépenses d'entretien de la voie et du renouvellement du matériel.*

On peut répondre à ce reproche par les chiffres relatifs à l'augmentation du matériel roulant du 1^{er} Janvier 1900 à fin 1906; les voici :

Augmentation locomotives Compound . . .	123
» » à boggies . . .	192
» voitures à couloirs . . .	356
» wagons et fourgons . . .	3.987

IV. *Diminution du stock des marchandises*

Sur ce point on a répondu que ces variations dépendent de l'état du marché et sont sans influence sur les comptes de la Compagnie car ces dépenses ne sont inscrites qu'après la consommation.

Nous n'hésitons pas à reconnaître que les critiques dirigées contre l'exploitation de la *Compagnie de l'Ouest*, par M. Aimond, sont en partie exagérées.

Mais le passé de ces dernières années est-il un gage suffisant pour nous assurer que dans l'avenir la Compagnie n'exploitera pas en régie désintéressé ? Nous ne le croyons pas. Nous avons montré dans la précédente section que les actionnaires n'étaient pas stimulés par une augmentation prochaine de leur dividende. Il nous reste à expliquer les raisons pour lesquelles la *Compagnie de l'Ouest* a mieux exploité son réseau depuis 1901 que précédemment. Cette raison est facile à trouver :

c'est la crainte du rachat. On a voulu éviter les appels à la garantie, non seulement pour donner l'illusion d'une Compagnie prospère, mais encore et surtout, pour obtenir, en cas de rachat une annuité plus élevée.

Le jour où la perspective du rachat n'existera plus la *Compagnie de l'Ouest* sera une régie désintéressée. Or si l'on ne rachète pas aujourd'hui on ne rachètera jamais, c'est ce que nous montrerons dans les conclusions.

SECTION III

La fusion des réseaux de l'Ouest et de l'Etat

Si nous supposons le rachat effectué, il y aura fusion des réseaux de l'*Ouest* et de l'*Etat*. Cette fusion aura des conséquences multiples telles que l'unité de direction, unification des tarifs, amélioration de la formation du réseau d'*Etat*.

Nous n'étudierons ici que ces deux dernières conséquences qui sont les plus importantes. La première paraît défavorable au rachat, la seconde au contraire est l'un des arguments les plus forts en faveur de l'adoption de cette solution.

I. Unification des tarifs

La commission sénatoriale des chemins de fer, dans sa séance du 15 janvier 1907 s'est préoccupée du résultat financier de l'unification des tarifs des réseaux de l'*Etat* et de l'*Ouest* dans le sens des plus bas tarifs.

D'une communication officielle du 29 janvier 1907, il résulte que les statistiques de la *Compagnie de l'Ouest* ne permettent pas de répondre à cette question d'une façon précise. Mais d'après les calculs approximatifs faits à ce sujet, l'unification des tarifs sur les bases les plus avantageuses pour le public, entraînerait une perte de recettes annuelle de 18 à 23 millions.

On peut remarquer cependant que l'unification des tarifs n'est pas obligatoirement consécutive au rachat ; en second lieu elle peut se faire lentement et progressivement par étapes — c'est la méthode suivie par les pays qui ont dernièrement racheté les chemins de fer : la Suisse et l'Italie ; — nous rappellerons enfin que l'Etat touchera des bénéfices directs et indirectes de cette unification, de cette réduction des tarifs.

II. *Extension du réseau de l'Etat*

Partisans et adversaires du rachat sont unanimes à reconnaître que le réseau de l'Etat français actuel, formé de lignes improductives, sectionnées et morcelées, dépourvu d'accès direct sur Paris, concurrencé par les Compagnies voisines, ne peut donner des résultats qu'à la condition d'être modifié dans sa structure actuelle.

Il est évident que le rachat de l'*Ouest* faciliterait une exploitation rationnelle des voies ferrées d'une région plus vaste. On a objecté que les lignes du réseau *Ouest Etat*, s'enchevêtreraient avec celle de la *Compagnie d'Orléans*. Mais il serait facile de parer à cet inconvénient ; le rachat de l'*Ouest* réalisé, on pourrait, dans

des circonstances favorables, étudier la cession des lignes situées à l'ouest de celle de Paris à Vendôme, Tours et Bordeaux.

Quelle serait d'ailleurs la situation du réseau d'Etat actuel, si le rachat de l'*Ouest* n'avait pas lieu ? A la suite des conventions de 1883 et des modifications dans la composition des réseaux français, des conventions ont été passées entre le réseau de l'Etat et les réseaux de l'*Ouest* et de l'*Orléans*. Parmi ces conventions, celles des 26 et 30 juin 1886 sont particulièrement onéreuses pour le réseau de l'Etat. La conséquence de ces traités, c'est qu'à l'heure actuelle la partie autonome du réseau de l'Etat n'occupe qu'une superficie très réduite, la moitié environ de celle du territoire parcouru par ses trains ; c'est là une situation particulièrement dangereuse. D'une note sur la répartition du trafic entre Paris et les gares d'Etat, il résulte que les pertes annuelles subies de ce fait par le réseau de l'Etat sont de 3.750.000 francs.

Ces conventions ont prévu différents cas de résiliation, parmi lesquels figure celui de la déclaration d'utilité publique de la ligne de Paris à Chartres. Dès que celle-ci a été votée par les Chambres, le directeur du réseau de l'Etat s'est trouvé dans l'obligation de résilier les arrangements de 1886. Quel sera l'effet de cette résiliation si l'*Ouest* n'est pas racheté ?

A ce sujet, M. Wickersheimer (1) s'exprime en ces termes :

« L'application des conventions a donné lieu à des

(1) Rapport de M. Prevet, annexes page 184.

difficultés notamment sur la signification du mot transmission appliqué aux trains de l'Etat passant par Chartres; la *Compagnie d'Orléans* a soutenu qu'une transmission devait être comptée en raison d'un allongement de parcours fictif de 25 kilomètres à Chartres et un arbitrage lui a donné raison, comme si réellement il y avait eu transmission du trafic d'un réseau à l'autre, ainsi que cela a lieu aux points de jonction où il y a véritablement changement de trains. L'Etat n'ayant pas accepté cette prétention — qui paraît véritablement exorbitante, — la sentence a paru sans doute tellement excessive aux Compagnies elles-mêmes qu'elles ont consenti à des arrangements particuliers avec l'Etat, atténuant les conséquences de la sentence. Ce sont ces arrangements qui ont été dénoncés lors du dépôt du projet de loi du Gouvernement.

« Si le rachat de l'*Ouest* a lieu, tout tombe : compromis et arbitrage, et le réseau de l'Etat, sortant de sa situation d'infériorité et de subordination se trouvera dans le même état de liberté que les autres Compagnies. Si, au contraire, le rachat n'a pas lieu, quelle va être la situation ?

« La *Compagnie d'Orléans* prétend faire revivre l'arbitrage, tandis que nous soutenons, d'une part, que la sentence est entachée de nullité et qu'elle est caduque à cause des arrangements. Si la *Compagnie d'Orléans* a gain de cause, la répartition du trafic a lieu conformément à la sentence et non plus conformément aux arrangements : c'est une nouvelle perte de 12 à 1.500.000 francs par an pour le réseau de l'Etat. »

Donc, si le rachat de l'*Ouest* n'a pas lieu, il en résulte

tera pour le réseau de l'*Etat* des pertes importantes.

Les adversaires du rachat le reconnaissent. Ils admettent la nécessité de dégager le réseau de l'*Etat*, des entraves qui empêchent son exploitation normale. Pour cela quelques-uns d'entre eux proposent de faire cesser l'enchevêtrement des réseaux de l'*Etat*, de l'*Ouest* et de l'*Orléans*.

Dans l'historique du rachat nous avons étudié quelques-unes des propositions faites en ce sens. Reste à établir maintenant les conséquences financières et techniques qui en résulteraient. M. Beaughey, dont la compétence ne sera contestée par personne, a étudié la question en détail devant la commission sénatoriale des chemins de fer :

« On a d'abord, dit-il, cherché une division des réseaux qui a abouti à limiter le réseau d'*Orléans* à la ligne Paris, Vendôme, Tours, Bordeaux, à donner à l'*Ouest* toutes les lignes de Bretagne et au réseau d'*Etat* les lignes du Mans à Châteaubriant et Redon, du Mans à Angers, de Tours à Nantes, Tours au Mans, ainsi que les lignes secondaires s'y rattachant. Au point de vue technique, le plus gros défaut de cette combinaison était de donner au réseau de l'*Etat* le service de la vallée de la Loire, en l'obligeant, pour l'assurer à circuler sur la ligne de Paris au Mans, qui restait à la *Compagnie de l'Ouest*, à se rattacher à Tours au service *Orléans* de Paris à Bordeaux, car il est impossible de faire un service équivalent par la ligne *Etat* de Chartres à Saumur. L'*Etat* cédait à l'*Orléans*, qui voulait l'écarter de Tours, la ligne de Tours à Château-Renault, qui a été construite uniquement pour créer une ligne *Etat* de Paris à

Tours, après la construction de la ligne nouvelle de Paris à Chartres. Mais les conditions d'exploitation commerciale du nouveau réseau d'*Etat* donnaient lieu à des objections beaucoup plus importantes dans ses relations avec l'*Orléans*. On supprimait explicitement l'article 16 de la convention de 1883, mais on rétablissait soigneusement en détail et en l'aggravant, surtout en ce qui concerne les voyageurs, tout ce qui en subsistera après la construction de la ligne de Paris à Chartres par Gallardon.

Le réseau d'*Etat* était augmenté d'environ 900 kilomètres et atteignait 3.800 kilomètres; sa recette kilométrique, qui était alors de 17.000 francs, se trouvait portée à 21.000 francs; il restait loin de devenir comparable aux réseaux des Compagnies.

Quelle était la portée des opérations en ce qui concernait les *Compagnies d'Orléans* et de l'*Ouest*? Pour s'en rendre compte, il faut examiner les conditions dans lesquelles se faisaient les reprises et les échanges de lignes. Il ne faut pas perdre de vue que s'il s'agissait d'agrandir le réseau d'*Etat*, il ne s'agissait pas moins d'améliorer la situation financière de l'*Ouest*, et puisqu'on demandait le concours de l'*Orléans*, il était assez logique que cette Compagnie cherchât à en retirer un avantage analogue. Si on avait repris des lignes à ces Compagnies en les payant d'après leur produit net évalué par exemple comme en cas de rachat d'un réseau, on n'aurait modifié en rien cette situation; on aurait laissé les charges de ces lignes aux compagnies, et on leur aurait payé le produit net qu'elles en retireraient; il n'y aurait rien de changé.

On alors cherché à évaluer les plus-values des produits nets dont ces lignes paraissaient susceptibles jusqu'à la fin de la concession ; on a évalué en outre les pertes de recettes que chaque Compagnie pouvait éprouver sur les lignes qu'elle conservait du fait des changements dans la répartition générale du trafic provenant de la modification des réseaux, puis en a capitalisé ces plus-values et ces pertes en ramenant leur valeur à l'heure actuelle et on a déduit le chiffre obtenu de la dette de la Compagnie. C'est la diminution de la dette ainsi obtenue qui constitue réellement la portée de l'opération sur la situation financière de la Compagnie.

Je ferai remarquer en passant, sans insister parce que les conventions offrent toujours des aléas, que si l'Etat remettait à titre ferme une partie de sa créance, il n'avait en échange que des plus-values estimées d'une façon hypothétique ; je n'insisterai pas davantage sur la détermination des produits nets des lignes cédées par les Compagnies qui n'était pas sans donner lieu à de sérieuses observations.

A quels résultats arrivait-on ? Il convient de dire que les calculs définitifs n'ont pas été faits ; on s'est borné à des calculs approximatifs très sujets à discussion, qui n'ont pas été achevés sur tous les points, mais qui sont cependant suffisants pour se faire une opinion. Je ne parlerai pas de la *Compagnie d'Orléans* : on pouvait arriver avec des combinaisons accessoires à lui remettre une grande partie sinon la totalité de sa dette.

Mais, en ce qui concerne l'*Ouest*, le résultat des échanges de lignes était à peu près sans portée et il ne pouvait pas en être autrement. L'*Etat*, après avoir repris

des lignes à l'*Orléans*, cédait à l'*Ouest* une partie des lignes à peu près égale comme longueur à celles qu'il lui reprenait pour les passer au réseau d'*Etat*. Il va de soi qu'il lui remettait les lignes d'*Orléans* comme il les prenait lui-même, c'est-à-dire payées d'après leur produit net et leurs plus-values d'avenir ; il faisait de même pour celles qu'il prenait. Mais les longueurs étant peu différentes, la valeur moyenne des lignes étant comparable, la portée de l'échange était forcément très limitée, et, en effet, la perte totale annuelle des recettes pour l'*Ouest* qui donnait lieu au paiement d'une annuité correspondante, était évaluée à moins de 2.200.000 francs (et encore ce chiffre devait-il être réduit de près de 500.000 francs payés à l'ouverture de la ligne de Paris à Chartres par Gallardon). Dès lors, les plus-values à capitaliser ne donnaient guère que 20 millions à déduire de la dette. On admettait que par suite de la cession des gares Montparnasse et Vaugirard, de la circulation des trains de l'*Etat* sans péage avec simple répartition des frais d'entretien sur certains troncs communs, le taux de la dette serait ramené de 4 à 3 o/o. On avait aussi cherché à faire quelques autres avantages à la Compagnie, notamment à propos de travaux de dédoublement sur certaines lignes ; la question est restée en suspens, mais on ne pouvait pas arriver en définitive à réduire la dette de plus de quelques dizaines de millions. Si on rappelle que cette dette dépasse aujourd'hui 440 millions dont 310 millions en capital et 130 millions d'intérêt, on reconnaîtra que la situation financière de la Compagnie ne se trouvait pas sensiblement modifiée.

Il n'y a pas à s'en étonner, le remaniement des réseaux

tel qu'il était compris ne pouvait pas donner à ce point de vue des résultats importants. Il en donnait avec la *Compagnie de l'Orléans* parce que cette Compagnie cédait 1.098 kilomètres de ligne et n'en reprenait que 175, il n'en donnait pas avec la *Compagnie de l'Ouest* qui cédait 550 kilomètres de lignes et en reprenait 426. Mais il est impossible au point de vue de la constitution rationnelle des réseaux de demander à l'*Ouest* de céder plus de lignes, ou de moins en reprendre, sans grouper dans le réseau d'*Etat* toutes les lignes de Bretagne et celles de Paris à Rennes. C'est alors la reprise de la moitié du réseau qui représente infiniment plus d'aléas et de difficultés que le rachat total. Et, sans faire de calculs, on peut dire qu'on arriverait pas encore à transformer la situation de la Compagnie ; il suffit pour le concevoir de se rappeler que ce n'est qu'avec des calculs optimistes que les personnes opposées au rachat arrivent à montrer que la Compagnie pourra rembourser sa dette avant la fin de concession. Elle ne peut la rembourser qu'avec les plus-values de produits nets de ses lignes ; dans le système de rachat partiel envisagé, si on reprend une ligne à la Compagnie on lui paye les plus-values en déduction de la dette ; si les plus-values de toutes les lignes sont à peu près équivalentes à la dette, il faut pour les payer et éteindre la dette, reprendre toutes les lignes. On ne peut donc dégager la Compagnie que dans la mesure où on lui prend des lignes ; mais la situation de la partie du réseau qu'elle conserve reste semblable à la situation actuelle du réseau entier. Il faut donc reconnaître que l'opération qu'on poursuivait est impossible si on veut éteindre la dette et sans portée

sur le réseau conservé si on n'éteint la dette que partiellement. On ne peut donc faire avec la *Compagnie de l'Ouest* une convention rationnelle et efficace en vue de transformer sa situation.

Il n'en est pas de même avec l'*Orléans*, et si le rachat de l'*Ouest* est réalisé, on pourra, si on le juge utile, et dans des circonstances favorables, reprendre l'étude de la cession des lignes situées à l'ouest de celle de Paris à Vendôme, Tours et Bordeaux. Mais il ne faut pas croire que ces lignes constitueraient pour le réseau d'*Etat*, après le rachat l'*Ouest*, une gêne sérieuse. Il pourra en résulter quelques complications dans l'établissement des tarifs et quelques anomalies dans la répartition du trafic, mais, d'une manière générale, les relations du réseau d'*Etat* avec la *Compagnie d'Orléans* seraient réglées par la convention de 1883, et comme sur Paris la distance courte s'établit par l'*Ouest*, cette convention tournerait au profit de l'*Etat* et au détriment de la *Compagnie d'Orléans*. L'*Etat* serait maître de sa tarification sur Paris, sauf en ce qui concerne la zone des environs de Bordeaux et des abords immédiats de la ligne de Tours à Bordeaux ; l'étendue de cette zone serait assez faible par rapport à celle du réseau pour qu'on puisse établir une tarification générale indépendante qui y subirait simplement les restrictions résultant de la convention de 1883. Et comme le réseau d'*Etat* pourrait exiger des restrictions analogues sur la ligne de Tours à Nantes et Landerneau, on trouverait sans doute un terrain d'entente qui, aujourd'hui, fait absolument défaut. Il n'y a pas à s'arrêter pour le moment à ses considérations. »

Des développements qui précèdent nous concluons :

1° que le rachat de l'*Ouest* est à l'heure actuelle la seule solution possible permettant l'amélioration du réseau de l'*Etat*.

2° que si le rachat n'est pas voté par le Sénat, la situation du réseau de l'Etat est compromise, et qu'elle risque d'être aggravée si les prétentions, que les Compagnies cherchent à faire valoir à la suite des dénonciations de 1886, venaient à triompher.

CONCLUSIONS

Nos conclusions seront des plus brèves. Nous avons discuté les arguments présentés pour ou contre le rachat de l'*Ouest*. Il nous suffit maintenant de rappeler quelques-uns des résultats auxquels nous sommes parvenus.

Nous avons montré que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat serait en France supérieure à celle des Compagnies privées.

Cette supériorité n'est pas nécessaire pour conclure au rachat ; il suffit qu'il y ait égalité. Cette égalité existe à l'heure actuelle : le réseau de l'*Etat* est aussi bien exploité que celui de la Compagnie la plus prospère ; s'il donne de moins brillants résultats cela tient, non à son exploitation, mais à sa constitution.

L'expérience du présent est le gage de l'avenir.

D'ailleurs la question du rachat de l'*Ouest* est avant tout une question de chiffres.

Il faut racheter si financièrement l'Etat a intérêt à le faire. Nous croyons avoir démontré que cet intérêt est manifeste.

De deux choses l'une, avons-nous dit, ou la *Compagnie de l'Ouest* ne pourra rembourser sa dette avant 1956 : il faut racheter car il est inadmissible, et dangereux pour le Trésor, que l'Etat abandonne l'exploitation d'une entreprise, dont il court tous les risques, à une régie désintéressée ;

Ou la *Compagnie de l'Ouest* remboursera sa dette avant l'expiration de sa concession : il faut racheter encore puisque le rachat, d'une part dispense l'Etat de payer en 1956, une indemnité de 250.000.000 fr. environ, représentant la valeur du matériel roulant, d'autre part lui attribue l'intégralité de sommes dont il ne toucherait qu'une partie si la *Compagnie de l'Ouest* continuait son exploitation. Dans l'avenir, l'une ou l'autre de ces deux hypothèses trouvera nécessairement sa confirmation dans les faits. Quelle est celle qui triomphera ? Nous ne pouvons le dire, avec certitude. Restons dans le vague des probabilités. Qu'importe puisque dans tous les cas l'Etat a avantage à racheter !

Les avantages financiers de cette opération sont-ils contrebalancés par des inconvénients graves ? Nous ne le croyons pas.

On a dit : Il faudra dépenser des sommes considérables pour mettre en état le réseau racheté. Sans doute, mais il importe de remarquer que ces dépenses ne constituent nullement une conséquence du rachat. Elles sont indispensables et s'imposent en tout état de cause, que la *Compagnie de l'Ouest* soit rachetée ou qu'elle demeure chargée de l'exploitation de sa concession. La charge annuelle sera la même pour le budget de l'Etat, soit par imputation directe au budget : soit

par le fait de la garantie parce que le mode de paiement des dépenses sera identique :

D'une part les travaux d'entretien sont inscrits directement aux dépenses d'exploitation.

D'autre part les travaux complémentaires exécutés par la Compagnie donnent lieu à des émissions d'obligations dont les charges d'intérêt et d'amortissement apparaissent seules à son budget annuel ; mais le même régime sera adopté dans l'avenir pour l'Etat : le projet d'organisation préparé par le Gouvernement, prévoit effet, la faculté d'emprunts pour les travaux neufs et pour les travaux complémentaires.

On a objecté encore que l'unification des tarifs des réseaux de l'*Etat* et de l'*Ouest* aurait comme conséquence une perte annuelle de recettes de 18 à 23 millions. Nous croyons avoir réduit l'argument à sa juste valeur. Conserverait-il toute sa force, qu'il ne pourrait être mis en parallèle, avec les avantages certains que procurera à l'exploitation du réseau de l'*Etat* sa fusion avec l'*Ouest*. **Il faut donc racheter le réseau de « l'Ouest », cela est certain.**

Un dernier point reste à trancher : **quand faut-il racheter ?** Nous répondons : au moment où cette opération imposera à l'Etat le minimum de sacrifice possible.

M. Berthélemy, dans sa déposition (1) devant la commission sénatoriale des chemins de fer attache à cette

(1) Une analyse complète de la déposition de M. Berthélemy a été publiée dans les Questions pratiques de législation ouvrière. 1907. N° 3, p. 65-70.

question une importance considérable. Le rachat de l'*Ouest* s'impose, dit-il. mais à l'heure actuelle il est inopportun « car il entraîne un sacrifice pécuniaire important puisqu'il proroge inutilement la garantie au-delà des limites que les contrats lui assignent. »

Voici sur quel raisonnement M. Berthélemy appuie ses conclusions :

« Même pour les compagnies dont il doit être la fin nécessaire, le rachat ne se fait pas à toute époque au même prix. Le devoir de l'Etat est évidemment de choisir l'heure où le rachat peut s'effectuer au meilleur compte. C'est une des raisons que donnait en 1904 l'honorable M. Maruéjouls contre le rachat de l'*Ouest*, déjà proposé. Les Conventions de 1883 ont promis aux compagnies la garantie d'intérêts pour les actionnaires et les obligataires ; mais cette obligation a un terme variable avec les compagnies. Il y a controverse, sans doute, pour quelques-uns des contrats ; d'autres sont forts clairs, et de ce nombre est le contrat fait avec la *Compagnie de l'Ouest*. La garantie d'intérêts n'est assurée que jusqu'en 1935, alors que la concession expire vingt et un ans plus tard, en 1956.

Jusqu'en 1935, les actionnaires de l'*Ouest* recevront un dividende garanti de 38 fr. 50. Si l'on rachète aujourd'hui, c'est sur ce chiffre-là que se règlera l'indemnité de rachat à servir jusqu'en 1956. Pourquoi payer si cher ? Attendons patiemment l'époque où cessera la garantie d'intérêts ; alors même que les recettes auraient monté, la Compagnie sera loin, vraisemblablement, d'avoir remboursé sa dette envers l'Etat. Elle y devra consacrer l'intégralité de ses excédents ; elle cessera de

distribuer des dividendes. L'heure propice aura sonné. L'Etat ne sacrifie-t-il pas notre intérêt s'il n'a pas la sagesse de la prévoir et la prudence de l'attendre ?

Si l'Etat ne rachète pas, à partir de 1935 les actionnaires ne toucheront plus rien ; les obligataires eux-mêmes n'auront pas leur compte, s'ils doivent subir le concours du plus gros créancier de la Compagnie, le Trésor public.

Que l'*Ouest*, au contraire, soit racheté demain, et la solidité de ses titres est prorogée pour vingt et un ans. Les obligataires, en 1935, auront l'Etat pour débiteur au lieu de l'avoir pour concurrent ; les actionnaires toucheront, jusqu'en 1956, des annuités égales aux dividendes artificiels qui leur sont actuellement servis. »

La question de l'opportunité du rachat se ramène donc à celle de savoir s'il vaut mieux racheter aujourd'hui qu'en 1935. Pour la résoudre nous devons comparer la situation probable de la Compagnie à cette date et sa situation actuelle.

Une différence certaine sépare l'une et l'autre. En 1935 la garantie d'intérêt ne fonctionnera plus.

De deux choses l'une, ou les recettes de la compagnie seront suffisantes pour couvrir les charges du capital obligation ou elles ne le seront pas.

Dans ce dernier cas, et à cette seule condition il y aura faillite. A cette seule condition, car la créance de l'Etat, par suite des avances de garantie d'intérêt n'entre pas en ligne de compte. Les conventions de 1883 sont explicites sur ce point : l'Etat ne sera remboursé de ses avances que quand le revenu net dépassera le revenu réservé aux actionnaires. Il ne faut pas confondre revenu

réservé et revenu garanti. L'Etat n'assure aux actionnaires un revenu de 11.550.000 fr. que jusqu'en 1935, mais après cette date il ne sera remboursé de ses avances qu'à partir du moment où le produit net du réseau sera suffisant pour assurer aux actions le revenu réservé.

Donc, pour qu'en 1935 il y ait faillite de la *Compagnie de l'Ouest*, il faut et il suffit, que le produit net soit insuffisant pour subvenir aux charges du capital obligations.

Cette éventualité est-elle possible, du moins est-elle probable? Nous n'hésitons pas à nous prononcer en faveur de la négative. Voici pourquoi: Les charges des emprunts seront à peu de choses près en 1935 égales à ce qu'elles sont aujourd'hui. En admettant, ce qui est contraire à l'expérience d'un demi-siècle, que le produit net, de la *Compagnie de l'Ouest* ne progresserait pas de 1907 à 1935, il serait suffisant pour couvrir les charges des emprunts puisque l'appel à la garantie d'intérêt en 1906 n'a été que de 5.964.113 fr. alors que le capital actions touchait 11.500.000 fr.

L'hypothèse de la faillite de l'*Ouest* en 1935 est donc contraire à toutes les prévisions.

Si les produits nets du réseau de l'*Ouest*, suivent dans l'avenir la même progression que dans le passé, il est probable que dès 1925 (1) la Compagnie ne fera plus appel à la garantie d'intérêt. On se trouvera en 1935 en période de remboursement.

Comment se calculera alors l'annuité de rachat?

(1) Cf, supra II^e partie. Chap. V, p. 282.

Prendra-t-on pour base la totalité des excédents de recettes sur les dépenses ? ou, au contraire, considérera-t-on seulement pour la déterminer, les sommes définitivement acquises à la Compagnie, déduction faite des remboursements de garantie ? Nous croyons la première de ces solutions plus conforme à l'esprit des conventions, étant donné que l'indemnité de rachat doit être la représentation aussi exacte que possible des avantages que les Compagnies pourraient légitimement attendre de leur entreprise si l'Etat ne rachetait point. Nous n'avons pas besoin cependant de nous prononcer d'une manière formelle en faveur de cette opinion. Car si l'on admet que les remboursements de garantie n'entrent pas en ligne de compte dans le montant des produits nets, on arrive à cette conséquence, que l'annuité de rachat est égale à l'annuité dite des charges de l'art. 15 de la convention de 1883.

Or cette annuité minima sera en 1935 au moins égale à l'annuité correspondante en 1907.

Que l'on n'objecte pas d'ailleurs que la disposition susvisée de l'art 15 de la convention de 1883, ne s'appliquerait que jusqu'en 1935, ce qui d'après nous est inexact, car alors la thèse de M. Barthélemy tomberait d'elle-même, le revenu des actionnaires n'étant pas consolidé jusqu'en 1956, mais seulement jusqu'en 1935.

Nous ne voyons pas l'avantage qu'il y a à attendre 18 années encore pour racheter l'*Ouest*. Par contre nous en apercevons tous les inconvénients.

1° Si le Conseil d'Etat admettait — ce qui est probable — que l'annuité de rachat doit être calculée d'après la totalité des excédents sur les recettes, l'an-

nuité à payer de 1935 à 1956 serait bien plus considérable que l'annuité des charges fixée en 1907.

2° Si l'on décide de racheter en 1935, comme il est certain qu'à cette époque la *Compagnie de L'Ouest* ne pourra rembourser à l'Etat l'intégralité de sa dette, on se trouvera en présence d'une Compagnie qui certainement sera une régie désintéressée, n'étant poussée à bien exploiter que par la crainte chimérique d'une faillite.

3° Attendre 1935 pour racheter c'est laisser pendant 18 années le réseau de l'*Etat* avec sa configuration actuelle, c'est le soumettre aux exigences des Compagnies qui lui font concurrence, c'est selon l'expression de M. Wickersheimer, « vouloir sa suppression ». M. Barthélemy ne veut pas assurément arriver à ce résultat, lui qui, dans son *Traité de Droit administratif*, a fait le plus vif éloge du réseau de l'Etat.

Notre conclusion définitive est donc celle-ci :

Rachetons « l'Ouest » dans le plus bref délai possible.

Vu :

Le Président de la Thèse,
Lévigny-lès-Macon, 28 septembre 1907,
GONNARD.

Vu :

Lyon, le 15 octobre 1907,
Le Doyen de la Faculté,
E. CAILLEMER.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Lyon, le 16 octobre 1907.

Le Recteur de l'Académie, Président du Conseil de l'Université,
JOUBIN.

BIBLIOGRAPHIE

- AIMOND *Rapport* présenté à la Chambre des Députés. le 29 novembre 1906.
- ARNOLLET *Ce que doivent être les Chemins de fer en France.* 1835.
- AUCOC *Conférences* sur l'Administration et le Droit administratif, faites à l'Ecole des Ponts et Chaussées.
- *Moyens employés pour constituer le Réseau des Chemins de fer français.* In-8°, 1874.
- AUDIFFRET (G. D') *La Crise financière de 1848.* Paris, Crapile, 1848.
- AUDIGANNE *Les Chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans.* 1858 et 1862.
- AVEROUS (Ch.) *Les Tarifs de Chemins de fer en France et à l'Etranger.* Le Havre, Brenier, 1881.
- BAÏHAUT *La Question des Chemins de fer.* 1882.
- BARILLON *Du Système des Concessions de Chemins de fer dans leurs rapports avec les intérêts de l'Etat.* Lyon, Boitel, 1844.
- BARTHOLONY *Quelques Idées sur les encouragements à accorder aux compagnies concessionnaires des Chemins de fer.* Paris, 1836.

- BARTHOLONT *Résultats économiques des Chemins de fer, ou Observations pratiques sur la distribution des richesses créées par ces nouvelles voies de communication et sur le meilleur système d'application de la loi du 11 juin 1842.* Paris, Paul Dupont, 1844.
- *Système de Construction des Chemins de fer.* Paris, Blondeau, 1842.
- BERGMANN *Les Compagnies de Chemins de fer et l'Etat.* 1861.
- BERTHAULT-DUCREUX *Exposé des Faits et des Principes* sur lesquels repose la solution des principales questions que soulèvent les Chemins de fer et autres voies de communication. Paris. Carilan-Cœury, 1844.
- BERTHELEMY H. *Traité élémentaire de Droit administratif.* Paris, A. Rousseau, 1902.
- BIZOUARD DE MONTILLE *Les Finances publiques et les Compagnies de Chemins de fer.* Thèse Paris, 1900.
- BLANC (E.) *Des Chemins de fer.* — Une opinion sur leur organisation en service public. Paris, Bouquillard, 1844.
- BLAVIER *La Question du Rachat des Chemins de fer par l'Etat.* Paris, Chaix & C^{ie}, 1880.
- BLOCK (Maurice) *Dictionnaire de l'Administration française.*
- BLUM *Des Chemins de fer en France.* Paris, 1835.
- BOIS (Victor) *Des Chemins de fer français.* 1853.
- BOISTEL *Précis de Droit commercial.* 2^e éd., Paris, 1878.
- BONNEAU *Etudes sur les Chemins de fer français.*
- BOURGUIN *Les Systèmes socialistes et l'Evolution économique.*
- BOURRAT *Avis présenté à la Chambre des députés, le 3 décembre 1906.*

- BRIÈRE *Des Tarifs de Chemins de fer au point de vue de la concurrence étrangère. — Réponse au discours prononcé à la Chambre des députés, le 16 février 1880, par M. Allain-Targé* (Paris. Dentu, 1880).
- Bulletin des lois.*
- CARPENTIER ET MAURY *Traité des Chemins de fer*, 3 vol. in-8°, 1894.
- CASTILLON DU PORTAIL *Recherches sur les conditions et le meilleur mode d'exécution des Chemins de fer* (Paris, 1838).
- CAUWÈS *Cours d'Economie politique* (Paris, Larose, 1893).
- Chambre de Commerce de Lille. *Considérations sur la concession des chemins de fer à des Compagnies financières* (Lille, Vanakère, 1845).
- Les Chambres de commerce et les Chambres consultatives des Arts et Manufactures. *Le rachat des Chemins de fer devant...* (Paris, Société anonyme de l'imprimerie Kugelmann 1900).
- Les Chambres de Commerce. *Le rachat des Chemins de fer devant...* (Paris, Saige, 1883).
- CHÉROT *Les grandes Compagnies de Chemins de fer. — Du danger politique et économique de leur extension* (Paris, Guillaumin, 1876).
- COLSON *La garantie d'intérêt* (Paris, 1888).
- *Les Chemins de fer et le Budget* (Paris, Hachette, 1896).
- *Tarifs et Transports* (Paris. Rothschild, 1898).
- COURTOIS *Tableau des cours des principales valeurs cotées aux Bourses de Paris, Lyon, Marseille, du 17 janvier 1797 à 1876* (3^e édition).
- DARU *Des Chemins de fer* (1843).
- DUBUS *Les Conventions de l'Etat avec les six grandes Compagnies de Chemins de fer*. In-8°, 1882.
- Economiste français.*
- ENDEMANN *Das Recht der Eisenbahnen.*

- ESNAULT (H.) *Rapports financiers de l'Etat et des Compagnies de Chemins de fer* (Thèse, Paris, 1896).
- FELDMANN *De la garantie d'intérêts due par l'Etat aux Compagnies de Chemins de fer français.* In-8°, 1894.
- FELINE (Adrien) *Mémoire sur les encouragements à accorder aux Chemins de fer* (Paris, 1835).
- FEROT (Alfred) *La situation des Chemins de fer en 1878. — Rachat par l'Etat* (Paris, Dubuisson, 1878).
- FERRETTE *Etude historique de l'intervention financière de l'Etat dans l'établissement des lignes de chemins de fer* (Thèse, Paris, 1896).
- FOCHIER (E.) *L'exploitation des Chemins de fer par l'Etat en Allemagne.*
- DE FOVILLE *Effets indirects de la transformation des voies et moyens de transport* (Paris, 1880).
- GALOPIN *Des voituriers par terre, par eau et par chemins de fer* (Paris, 1866).
- GIDE *Précis d'économie politique.*
- GILLET (P.) *Le rachat des Compagnies de Chemins de fer en France.* Besançon, Jacquin, 1906.
- GOMEL *La crise des Transports et les Chemins de fer.* In-8°, 1887.
- *Les grandes Compagnies de Chemins de fer en 1897.* In-8°, 1898.
- GRAUX *Les Conventions et les Compagnies.* In-8°, 1883.
- GUILLAUMOT *L'organisation des Chemins de fer en France.* In-8°, 1899.
- GUYOT (Yves) *Trois ans au Ministère des Travaux Publics.* 1896.
- HAMON (Frantz) *L'Avenir de la Politique française en matière de Chemins de fer* (Paris, Ch. Béranger, 1900).

- HUGHET *La vérité sur les Tarifs internationaux de chemins de fer, dits de pénétration.* Corbeil, 1886.
- JACQMIN *De l'exploitation des Chemins de fer* (Paris, Garnier, 1868).
Journal des Economistes.
Journal Officiel.
Journal des Transports.
- KAUFMANN (Richard DE) *La Politique française en matière de Chemins de fer* (traduit de l'allemand par M. Frantz Hamon). Paris, Librairie Polytechnique, 1900.
- — *Die öffentlichen Ausgaben*, 3^e édit. Léna, 1893.
- KLOTZ *Rapports présentés à la Chambre des Députés les 30 octobre 1902, 20 mai 1903 et 12 juin 1906.*
- KRANTZ *Observations sur les chemins de fer d'intérêt général*, 1875.
- *Observations au sujet du prix des transports.*
- LAMBERT (H.) *Monographies des grands réseaux de Chemins de fer français.*
Le Réseau de l'Est (Paris, Dunot et Pinat. 1906).
- LARGET *Les tarifs de Chemins de fer.* Rouen, Lapierre, 1872.
La Voie ferrée.
- LAVOLLÉE *Les Chemins de fer et le Budget.* In-8°, 1883.
- LEFÈVRE (Léon) *Du Rachat des Chemins de fer.* 1848.
- LEJEUNE (Ch.) *La question des Chemins de fer devant le Parlement en 1882. — Le Rachat et les tarifs* (Paris, J. Boudry, 1882).
- LÉON (Paul) *Fleuves, canaux, chemins de fer* (Paris, Colin, 1903).
- LEROY-BEAULIEU (P.) *Le collectivisme.* 1884.
— *L'Etat moderne et ses fonctions*, Paris, 1891.

- LEROY-BEAULIEU (P). *Traité d'économie politique*. Paris, 1896.
— *Traité de la science des Finances*. Paris, 1899.
- LEVEL *Chemin de fer et Budget*. In-8°, 1883.
- LIMOUSIN *L'organisation générale des Chemins de fer français et les systèmes de tarification des transports*. (Paris, Guillaumin, 1886).
- LOUVARD (Ludovic) *La réforme des tarifs des chemins de fer et la question des tarifs spéciaux*. Paris, 1881.
- LUCAS *Etude historique et statistique sur les voies de communications en France*. In-8°, 1873.
- MALO (Léon) *Le Rachat des Chemins de fer ; ses dangers pour les intérêts publics*. Lyon, Bellon, 1800.
— *Le Rachat des Chemins de fer*. Epilogue (Paris, E. Dentu, 1880).
- MARIOTTE *Nature du droit des concessionnaires de voies ferrées*. Thèse, Paris, 1897.
- MARQFOY *De l'abaissement des tarifs de chemins de fer en France* (Paris, Librairie Nouvelle, 1864).
- MILHAUD (E.) *Le Rachat des Chemins de fer* (Paris, Ed. Cornely et C^{ie}, 1904).
- MILLERET *Des Chemins de fer en France ; causes de la crise qui paralyse les compagnies*. Paris, 1839.
Monde économique.
- MORVAN (Louis) *Applications de la garantie d'intérêt aux chemins de fer français d'intérêt général*. Thèse, Poitiers, 1900.
- MULLER (Jules) *Etude sur la garantie d'intérêt accordée aux chemins de fer d'intérêt général*. Thèse, Nancy, 1899.
Musée social.
- NEYMARK *Le crédit des Compagnies de Chemins de fer français*. 1892.

- NEYMARK *Les Chemins de fer et l'impôt* ; la légende des gros dividendes. Paris, 1891.
- NOEL (O.) *La question des tarifs* des chemins de fer (Paris, Guillaumin, 1884).
- *Les Chemins de fer* en France et à l'étranger 1887.
- NORBLING *Le prix de revient* des transports par chemins de fer et la question des voies navigables en France, en Russie et en Autriche (Paris, Dunod, 1887).
- PALAA *Dictionnaire* des Chemins de fer. 2 vol. in-8°, 1887.
- PEREIRE (Isaac) *La question des Chemins de fer*. Paris, Motteroz. 1879.
- PEUT (Hippolyte) *Des Chemins de fer* et des tarifs différentiels. Paris, Librairie internationale, 1868.
- PICARD (Alfred) *Les Chemins de fer français*. — Etude historique sur la constitution et le régime du réseau. Paris, Rothschild, 1884-1885.
- *Traité* des chemins de fer. Paris. Rothschild, 1887.
- PRICE (Georges) *Le Rachat* des Chemins de fer. Paris, Dunod et Pinat, 1907.
- Questions pratiques de Législation* ouvrière et d'Economie sociale.
- Rapports* de la commission des Comptes et du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest.
- Revue d'Economie politique*.
- PREVET *Rapport* présenté au Sénat le 23 mai 1907.
- PROUDHON *Des Réformes* à opérer dans l'exploitation des chemins de fer.
- Revue politique et parlementaire*.
- Revue socialiste*.
- ROUSSEAU (A.) *Considérations économiques* sur les tarifs de chemins de fer.

- SALVANDY (DE) *Les Chemins de fer devant l'opinion publique.* Paris, 1865.
- SAY (LÉON) *Dictionnaire des Finances.* Paris, 1894.
— et CHAILLEY *Dictionnaire de l'Economie politique.* Paris, 1891.
- SEGUIN (Jules) *Chemins de fer. — De leur exécution par l'industrie privée.* Paris, 1883.
- SIMONET (J.-B.) *Traité de droit public et administratif.* Paris, 1891, 3^e édition.
- SOMBART (W.) *Le Socialisme et le mouvement social au XIX^e siècle.* Paris, 1898.
- THOVISTE *Etude sur les conventions financières conclues entre l'Etat et les compagnies de chemins de fer.* Thèse, Paris, 1886.
- TEISSERENC *De la politique des Chemins de fer et de ses applications diverses.* 1842.
- ULRICH *Traité général des tarifs de chemins de fer contenant une étude spéciale des tarifs appliqués en Allemagne, Autriche-Hongrie, Suisse, Italie, France, Belgique, Hollande, Angleterre et Russie.* Paris, 1890, Baudry.
- VACHER (L.) *Les Chemins de fer allemands et français au point de vue du rachat et de l'exploitation par l'Etat, par un membre de la commission des chemins de fer de la Chambre.* 1883.
- VARROY. *Note sur les Chemins de fer départementaux.* 1886.
- VERON-DUVERGER *Le Régime des Chemins de fer français devant le Parlement de 1871 à 1887.* Paris, Guillaumin, 1887.
- WICKERSHEIMER *Etude sur le rachat des Chemins de fer d'Orléans, de l'Ouest, de l'Est et du Midi.*
— *A propos du rachat du Chemin de fer de l'Ouest,* Paris, Dunot et Pinat, 1906.
-

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	I
------------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

LE RÉSEAU DE L'OUEST	5
----------------------	---

CHAPITRE I. — Histoire du Réseau de l' <i>Ouest</i> depuis sa formation jusqu'en 1883	7
--	---

Section I : Période originaire	8
--	---

§ I. Période antérieure à 1833	8
--	---

§ II. Loi du 7 Juillet 1833	8
---------------------------------------	---

Section II : Deuxième période 1842-1859 . . .	10
---	----

§ I. Loi du 11 Juin 1842	11
------------------------------------	----

§ II. Des Concessions de 1842 à 1855	13
--	----

§ II. Les Conventions de 1855	17
---	----

Section III : Troisième période 1859-1883 . .	22
---	----

§ I. Situation de la Compagnie de l' <i>Ouest</i> en 1859	22
---	----

§ II. Les Conventions de 1858 et 1859	24
---	----

A. Concessions de nouvelles lignes	24
B. Division de la concession en deux sections .	24
C. Concours financier de l'Etat	25
D. Durée-Rachat et déchéance de la concession	28
§ III. Les Conventions de 1863.	29
§ IV. Les Conventions de 1865	34
§ V. Les Conventions de 1868	34
§ VI. Les Conventions de 1873.	39
§ VII. Les Conventions de 1875	39
§ VIII. Les Conventions de 1875 à 1883 . . .	41
CHAPITRE II. — Les Conventions de 1883. Leur dével- loppement	43
Section I : Des causes des Conventions de 1883 .	45
Section II : Les Conventions de 1883 et les modi- fications qu'elles ont subies	48
§ I. Concessions	48
§ II. Conventions financières	53
§ III. Conditions du rachat	64
§ IV. Conventions avec les Chemins de fer du réseau de l'Etat	67
CHAPITRE III. — Situation financière et économique de la <i>Compagnie de l'Ouest</i> . Documents et statis- tiques	69
1° Les Emprunts de la Compagnie.	70
2° Le Capital réalisé	71
3° Les dépenses d'établissement	72
4° Les Résultats d'exploitation	73
5° Les Dividendes	74
6° Les Avances de l'Etat	75
7° L'Etat du Matériel roulant.	77
8° Les Travaux complémentaires	78
9° La Constitution du Réseau.	79

DEUXIÈME PARTIE

LE RACHAT DE L'OUEST	85
CHAPITRE I. Historique du rachat	87
Section I : Propositions de Rachat antérieures à 1883	88
Section II : Proposition Francis Laur, Laisant et et Le Senne	89
Section III : Proposition André Lebon et Disleau	92
Section IV : Première proposition Guillemet . .	96
Section V : Seconde proposition Guillemet . . .	100
Section VI : Proposition Vacher, Borie, Lachaud, Bussière, Delmas	104
Section VII : Proposition Bourrat	106
Section VIII : Rapports Klotz. Débats parlementaires de 1904 et 1905. Projets des conventions Maruéjols avec l'Ouest et l'Orléans	111
CHAPITRE II. — Les Débats Parlementaires de 1906	
Situation actuelle	131
Section I : Le Rapport de M. Aimond	133
Section II : Les débats parlementaires de 1906 . .	141
§ I. Discussion de la motion de MM. Farjon, Lucien Dior, Etienne Pinault, Brindeau, de Saint-Paul et Lefort	141
§ II. Contre-projet de M. Biétry	148
§ III. Discussion du projet gouvernemental . .	151
Section III : Situation actuelle. Rapport de M. Prevet	169

CHAPITRE III. — Le Réglement du Rachat . . .	177
Section I : Des textes à appliquer pour la détermination du prix du rachat. Des points litigieux soulevés par la clause de rachat	182
Section III : Evaluation approximative du coût du rachat	199
CHAPITRE IV. — Des conséquences générales du Rachat	220
Section I : Point de vue politique	220
Section II : Point de vue technique et commercial	234
Section III : Point de vue financier	251
CHAPITRE V. — Conséquences du rachat du réseau de l'Ouest	265
Section I : Du remboursement de la dette de la <i>Compagnie de l'Ouest</i>	266
Section II : L'Exploitation de la <i>Compagnie de l'Ouest</i>	286
Section III : La Fusion des Réseaux de l'Ouest et de l'Etat	296
CONCLUSIONS	307

~~~~~  
IMPRIMERIE DUCROS ET LOMBARD, VALENCE-S/-RHÔNE  
~~~~~


